

# 規制改革推進に関する中間答申

令和8年2月26日

規制改革推進会議

## 目次

I	本中間答申について	2
II	各個別分野における実施事項	3
	<b>1. 強い経済の実現</b>	
	ア 全国がん登録情報及び院内がん情報の更なる利活用に向けた整備	4
	イ 無人航空機（ドローン）の社会実装の促進	8
	ウ 蓄電池の導入促進に向けた消防法令における取扱いの明確化	14
	エ 弁護士法におけるAI活用の更なる明確化	16
	オ 研究開発法人のイノベーション力向上のためのAI等の利活用促進	19
	<b>2. 地方を伸ばし、暮らしを守る</b>	
	ア 歩行者利便増進道路制度の活用促進を通じた魅力ある都市空間の形成	23
	イ 遠隔監視が担保された場合におけるわなの見回りルールの見直し（鳥獣対策）	25
	ウ 指定自動車教習所の教習におけるデジタル技術の活用等	30
	エ 全国における移動の不足の解消	34
	（1）自家用車活用事業における自家用車の中間点検の実施主体及び点検方法の明確化	35
	（2）自家用有償旅客運送制度に関するローカルルールの見直し	37
	オ 地域の実情に応じた介護サービス提供体制の見直し	39
	（1）特例介護サービスの枠組み拡張を踏まえた人員配置基準の緩和等	39
	（2）特定施設等における人員配置基準の特例的な柔軟化等の推進	43
	カ シフト制における適正な年次有給休暇の取得等	48
	キ 緊急通行車両の確認に係る申出のオンライン化	55
	ク 政府情報システムにおける利用者目線での利便性向上（自動車保有関係 手続のワンストップサービス等）	58
	（1）自動車保有関係手続のワンストップサービスの利便性向上	60
	（2）政府情報システム全般における利用者目線での利便性向上	62
	<b>（その他経済対策関連事項）</b>	
	ケ 長期相続登記等未了土地解消事業の対象の更なる明確化	66
	コ 地方公共団体の入札参加資格審査申請手続の共通化・デジタル化に向けた 取組	66
	サ 光ファイバー整備の円滑化のための収容空間等の整備状況の一元的な情報 公開とワンストップ化等	67
III	今後の検討の方向性	68
別紙	自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価	69

## I 本中間答申について

我が国経済社会は少子化・人口減少という構造的な課題を抱えており、生産年齢人口が30年前の平成7年をピークに減少を続けている中で、企業の人手不足感是非製造業や中小企業を中心に歴史的な水準にまで高まっている。今後、少子化・人口減少が加速していくことによって、労働供給の制約は潜在成長率を押し下げる深刻な要因となり得ると考えられる。

このため、中長期的に力強い経済成長を実現していくためには、官民が力を合わせて社会課題の解決に向けて国内投資を拡大するとともに、デジタルやAIなどの新しい技術の社会実装を促進し、生産性を高めていくことなどによって、潜在成長率を引き上げていくことが求められる。

こうした現状を踏まえ、規制・制度改革により、民間投資と技術革新を促進し、企業が将来にわたって挑戦できる環境を整備することは、政府の重要な役割である。人口減少・少子高齢化等の課題を克服し、日本経済の成長と地方の活性化につながるため、国民生活に密着し社会・経済的に重要性が高い分野について、時代や環境の変化、テクノロジーの進化に合わせて、規制の緩和・強化・明確化といった適正化も含め、必要となる利用者目線の規制・制度改革を徹底することが必要である。同時にこうした取組を通じて、安全と利便性を両立させ、誰もが安心して暮らし、挑戦できる社会を実現することも大切である。

以上のような問題意識の下、規制改革推進会議では、国民の今の暮らしや未来への不安を希望に変え、強い経済を作り、日本列島を強く豊かにしていく観点から、必要となる規制・制度改革を強力に進めるための検討・審議を行っている。

今期は、これまで、令和7年10月3日、10月16日及び12月24日に規制改革推進会議を開催するとともに、令和7年10月から令和8年2月までの間に各ワーキング・グループを計16回開催し、審議を積み重ねてきた。この間の審議の結果を本中間答申として取りまとめることによって、令和8年夏に政府が策定予定の規制改革実施計画に向けて答申を取りまとめるための検討・具体化を加速させるものである。

## Ⅱ 各個別分野における実施事項

規制改革推進会議（各ワーキング・グループを含む。以下同じ。）において審議してきた内容について、「1. 強い経済の実現」と「2. 地方を伸ばし、暮らしを守る」の二本柱でその結果を以下のとおり取りまとめる。以下に記載の「実施事項」については、原則として、規制改革推進会議における検討・審議に基づき、規制所管府省と事務局（内閣府規制改革推進室）の間で、措置内容及び期限について合意し、委員が改革に資すると認めたものである。

## 1. 強い経済の実現

### ア 全国がん登録情報及び院内がん情報の更なる利活用に向けた整備

- 【a：令和7年度検討・結論、令和8年措置、  
b, c：令和7年度下期検討開始、令和8年度結論、  
結論を得次第速やかに措置、  
d：令和8年夏結論、結論を得次第速やかに措置】

#### <実施事項>

我が国においては、医療・ケアや医学研究、創薬・医療機器開発などに医療等データ（電子カルテ、介護記録等に含まれるデータ、死亡情報その他の個人の出生から死亡までのデータであって診療や介護等に一般的に有用と考えられるデータをいう。以下同じ。）を円滑に利活用することを通じて、国民の健康増進や、より質の高い医療・ケア、医療の技術革新（医学研究、医薬品開発等）、医療資源の最適配分、社会保障制度の持続性確保（医療費の適正化等）、次の感染症危機への対応力の強化などにつなげていくことが極めて重要である。

令和5年6月及び令和7年6月の規制改革実施計画等に基づき、内閣府、文部科学省、厚生労働省及び経済産業省は、公的データ（以下に掲げる厚生労働大臣等が保有する医療・介護関係のデータベース（以下「公的DB」という。）に格納される原データをいう。以下同じ。）等（医療分野の研究開発に資するための匿名加工医療情報及び仮名加工医療情報に関する法律（平成29年法律第28号。以下「次世代医療基盤法」という。）の認定事業者のデータベース（以下「認定DB」という。）に格納される原データを含む。）については、EU等の動向を踏まえた本人の同意のみに依存しない適切なプライバシー保護を前提としつつ、一定の仮名化を行った医療・ケアや医学研究、創薬・医療機器開発などに資する医療等データを研究者、企業等が二次利用（医療等データを医学研究その他の当該医療等データによって識別される特定の個人のみを対象としない目的で利用することをいう。以下同じ。）に用いること（以下「特定二次利用」という。）を、必ずしも患者等本人の同意がなくとも行うことを可能とし、大量の医療等データを対象とする円滑な特定二次利用を実現するため、令和7年通常国会へ所要の法案を提出し、同年12月に同法案が成立した後、同法の完全施行に向けて、政省令等の整備やその検討を進めるなど一定程度検討・取組等を進めている。

#### <公的DB>

- ・高齢者の医療の確保に関する法律（昭和57年法律第80号）に基づく匿名化し、又は仮名化した医療保険等関連情報データベース（NDB）

- ・介護保険法（平成9年法律第123号）に基づく匿名化し、又は仮名化した介護保険等関連情報データベース（介護DB）
- ・健康保険法（大正11年法律第70号）に基づく匿名化し、又は仮名化した診療等関連情報データベース（DPCDB）
- ・予防接種法（昭和23年法律第68号）に基づく匿名化し、又は仮名化した予防接種等関連情報データベース（予防接種DB）
- ・障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律（平成17年法律第123号）及び児童福祉法（昭和22年法律第164号）に基づく障害福祉サービスデータベース（障害福祉DB）
- ・がん登録等の推進に関する法律（平成25年法律第111号。以下「がん登録推進法」という。）に基づく全国がん登録データベース（全国がん登録DB）
- ・難病の患者に対する医療等に関する法律（平成26年法律第50号）に基づく指定難病患者データベース（難病DB）
- ・児童福祉法に基づく小児慢性特定疾病児童等データベース（小慢DB）
- ・感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律（平成10年法律第114号）に基づく匿名感染症関連情報データベース（iDB）
- ・今後構築予定の地域における医療及び介護の総合的な確保の促進に関する法律（平成元年法律第64号）に基づく匿名化し、又は仮名化した電子診療録等情報データベース（電子カルテ情報DB）
- ・今後構築予定の健康増進法（平成14年法律第103号）に基づく匿名化し、又は仮名化した市町村検診等関連情報データベース（自治体検診DB）

<認定DB>

- ・次世代医療基盤法の認定事業者のデータベース

また、令和5年6月及び令和7年6月の規制改革実施計画等に基づき、内閣府、デジタル庁、厚生労働省及び個人情報保護委員会は、患者等本人からの同意取得原則という入口規制を、プライバシー等の個人の権利利益の適切な保護を前提としつつ医療等データの利用者の利活用の段階で対応するという出口規制の考え方に転換することを含め、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）の制度・運用の見直しの検討を進めており、また、医療等データに関する特別法の制定の要否を含め、公的データのみならず民間事業者、医療機関、学会、独立行政法人等の様々な主体が保有するデータを含む医療等データの利活用（一次利用（医療等データを当該医療等データに関連する自然人の治療及びケア等のために利用することをいう。以下同じ。）及び二次利用）に関する基本理念や包括的・体系的な制度枠組み及

びそれと統合的な情報連携基盤の在り方を含む全体像（グラウンドデザイン）について検討を進めている。

こうした中、がんは、我が国において昭和 56 年から死因の第 1 位であり、令和 6 年には年間約 38 万人が亡くなり、生涯で約 2 人に 1 人ががんにかかると推計されており、また、人口の高齢化に伴いがんの罹患者は今後も増加していくものと見込まれていることから、「がん対策推進基本計画」（令和 5 年 3 月 28 日閣議決定）に基づき、厚生労働省は、①がん対策の充実に向けて、がん登録情報（がん登録推進法第 2 条第 7 項に規定する全国がん登録情報及び院内がん登録の実施に係る指針（平成 27 年厚生労働省告示第 470 号）第一に規定する院内がん情報をいう。以下同じ。）の利活用を推進する観点から、引き続き、質の高い情報収集に資する精度管理に取り組むこと、②がん登録情報の利活用の推進について、現行制度における課題を整理し、がん登録推進法等の規定の整備を含め、見直しに向けて検討すること、③がん登録情報の利活用の推進に当たっては、保健・医療分野のデジタル化に関する他の取組とも連携し、より有用な分析が可能となる方策を検討することなどを進めており、例えば、全国がん登録 DB と NDB 等の他の公的 DB との連結解析を可能とするため、令和 7 年通常国会へがん登録推進法の改正法案を提出し、同年 12 月に同法案が成立した後、同法の完全施行に向けて、政省令等の整備やその検討を進めるなど一定程度検討・取組等を進めている。また、厚生労働省は、令和 7 年 6 月の規制改革実施計画等に基づき、がん登録推進法第 20 条の規定により提供される生存確認情報について、その提供を受けた病院等からの第三者提供を認めるに当たっては一定の加工を求め、診断日等から最終生存確認日又は死亡日までの日数を提供先において把握可能とするなど、一定程度検討・取組等を進めている。

一方、当該一定の加工については、最終生存確認日又は死亡日を提供先において復元可能な状態で提供することや詳細な死因情報を提供先で把握可能とすることは認められておらず、多施設共同研究への利用が困難であるとの声等があったことを踏まえ、「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和 7 年 11 月 21 日閣議決定）においては、がんに係る研究における予後情報の有用性及び研究推進による患者のメリット並びに情報の保護のバランスに鑑み、最終生存確認日又は死亡日・死因に関する詳細な情報の提供が可能となるよう具体的な加工方法を検討し、令和 7 年度内に結論を得ることとされた。

しかしながら、がん対策の一層の充実のためには、上記措置に加え、がん登録推進法第 2 条第 3 項に規定する全国がん登録及び同条第 4 項に規定する院内がん登録（病院におけるがん医療の質の向上を目的として、主に専門

的ながん医療の提供を行う病院において、がんの罹患、診療、転帰等に関する詳細な情報（現行 105 項目）を記録、保存するものをいう。以下同じ。）の届出項目の拡充や院内がん登録と公的DB等との連結解析を可能とする必要があるとの声がある。

以上を踏まえ、がん登録情報の更なる利活用の拡大に向けた整備を行い、効果的ながん予防、がん医療及びがんとの共生に関する検討並びに政策を促進するため、以下の措置を講ずる。

- a 厚生労働省は、がん登録推進法第 20 条に基づき提供される生存確認情報について、最終生存確認日又は死亡日及び死因の情報を第三者提供する場合には加工等が求められることから、最終生存確認日又は死亡日及び死因の詳細な情報が得られず、治療に対する効果の分析や、併存症を有する患者などを対象とした研究が不十分になるとの声があることなどを踏まえ、同条の規定により提供される生存確認情報について、その提供を受けた病院等からの第三者提供を認めるに当たって求める一定の加工に関して、少なくとも以下の事項が可能となるよう検討し、結論を得て、「全国がん登録情報の利用マニュアル第 1 版」（令和 7 年 4 月厚生労働省・国立研究開発法人国立がん研究センター）等の見直しなど所要の措置を講ずる。
  - ・最終生存確認日又は死亡日について、例えば 5 日間ごとにグループ化した値を提供先において把握可能とするなど、特定性・識別性に配慮された方法で提供すること。
  - ・死因について、がんによる死亡の場合にはがんの部位の判別を可能とする情報を、がん以外の死亡の場合には世界保健機関が定めた ICD（International Statistical Classification of Disease and Related Health Problems：疾病及び関連保健問題の国際統計分類）の中間分類の情報を提供先において把握可能とすること。
- b 厚生労働省は、全国がん登録の届出項目について、がん登録推進法第 1 条に定める「がんの罹患、診療、転移等の状況の把握及び分析その他のがんに係る調査研究の推進」のためには、生存率などの分析に重要な予後因子とされている、腫瘍の大きさ、リンパ節への転移及び他の臓器への転移などがんの進行度の病期分類として UICC（Union for International Cancer Control：国際対がん連合）が定める TNM 分類が必要であるとの指摘や、がん患者は病院等において治療を終えた後、必ずしも当該病院での治療を継続するのではなく在宅医療及び終末期医療に移行するケースも多いことから、がん研究等において患者の予後情報である死亡日、死因、死亡場所などの情報を収集することが重要であるが、受療状況を把握するのに必要な死亡場所が全国がん登録の届出項目に含まれていないとの声

があることを踏まえ、研究者等の有識者の意見のみならず患者の声を十分に聴取しつつ、全国がん登録の届出項目の見直しを検討し、結論を得次第、速やかに所要の措置を講ずる。

- c 厚生労働省は、小児・AYA（Adolescent and Young Adult：思春期及び若年成人）世代のがんは、多種多様ながん種を含むことや、成長発達の過程において、乳幼児期から小児期、活動性の高い思春期世代・若年成人世代といった特徴あるライフステージで発症することから、成人のがんとは異なる対策が求められることや、希少がんは対象者が少ないためエビデンスの蓄積が進みにくく、標準治療が確立していないといった状況に対し、全国がん登録情報の更なる利活用により、小児がん、AYA世代のがん、希少がんの研究等を促進する必要があるとの声があることを踏まえ、小児がんについては、全国がん登録情報の提供に当たり、小児がんに関係する項目を集約した「小児がん基本提供項目」として提供することが可能となっていることから、AYA世代のがん及び希少がんについても標準的な国際分類等に基づいた基本提供項目による提供が可能となるよう検討し、結論を得次第、速やかに所要の措置を講ずる。
- d 内閣府、デジタル庁及び厚生労働省は、がんのみならず併存症も含めたより詳細な研究を行うためには、院内がん登録とNDB等の他の公的DBとの連結解析を可能とする必要があるとの声があることから、利活用に当たって本人同意を不要とするデータに院内がん情報を含めることについて厚生労働省において検討し結論を得た上で、以下の事項を閣議決定で定めた実施時期どおり確実に措置する。
- ・令和5年6月の規制改革実施計画の「医療等データの利活用法制等の整備」（Ⅱ3. <医療・介護・感染症対策分野>（1）No.1）
  - ・令和7年6月の規制改革実施計画の「医療等データの包括的かつ横断的な利活用法制等の整備」（Ⅱ3.（1）No.2）のa、c及びd

## イ 無人航空機（ドローン）の社会実装の促進

- 【a：令和8年度結論、結論を得次第速やかに措置、  
b：①令和8年度上期措置、②令和8年度措置、  
c, f：令和8年度結論・措置、  
d：令和7年度措置、  
e：令和8年度結論、結論を得次第速やかに措置】

### <基本的考え方>

無人航空機（以下「ドローン」という。）は物流、点検、農業、土木・建築、警備、災害対応など多岐にわたる分野において社会実装が進み、我が国における新たなインフラとなることが期待されている。令和4年6月に開始された航空法（昭和27年法律第231号）第132条第1項に基づくドローンの登録制度において、ドローンの登録台数は令和7年12月末時点で約36万台に上るほか、無人機産業基盤強化検討会の中間取りまとめ（令和7年12月24日。以下「検討会中間取りまとめ」という。）によると、ドローンの市場規模は、世界市場規模（商用ハードウェアのみ）は令和6年約0.98兆円から令和12年約1.48兆円へ、国内市場規模（機体のみ）は令和6年約5.6万台から令和12年約14万台へ、世界・国内ともに高い成長率で拡大していく見通しであり、また、民間調査によると、ドローン関連産業の国内市場規模は令和6年度約0.4兆円（推測）から令和12年度には1兆円に達すると予測されている。一方、検討会中間取りまとめによると、ドローンの市場シェアの現状は、中国製が世界市場で7割（令和7年時点）、産業用途に係る国内市場で9割（令和7年4月時点）と大きなシェアを有しており、国内機体メーカーはシェア獲得に至っていない状況である。

これまでドローンの活用範囲を広げるため、規制改革推進会議における議論を踏まえた令和6年6月及び令和7年6月の規制改革実施計画等に基づき、国土交通省など規制所管府省は、必要な環境整備を進めてきた。例えば、令和5年12月に「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領（カテゴリーⅡ飛行）」（平成27年11月17日国土交通省航空局長。以下「審査要領」という。）が改正され、レベル3.5飛行（審査要領に基づき、飛行経路下に歩行者等がない無人地帯であることを無人航空機操縦者技能証明を保有する者（第三者賠償責任保険加入者に限る。）がデジタル技術の活用（機上カメラ等）によって確認することで、従来の補助者の配置等による立入管理措置を代替し、実施する目視外飛行をいう。以下同じ。）が新設されて以降、国土交通省によるレベル3.5飛行の許可・承認実績は令和7年末時点で479件であり、着実に増加している。また、国土交通省は、令和6年3月、型式認証について、製造事業者による認証の取得を促進するため、機体の耐久性、信頼性等の証明・試験方法の例示、認証のための提出書類の記載の定型化及びガイドラインの充実、標準処理期間の制定等を行ったほか、同年4月、レベル4飛行（有人地帯における立入管理措置なしの目視外飛行をいう。以下同じ。）の早期事業化に向け、運航管理、無人航空機操縦者技能証明、型式認証、機体認証等に係る各種施策を講ずる時間軸を定める工程表を「レベル4飛行の実現とその後の制度整備状況について」（令和6年4月5日小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会）において公表した。

こうした中、今後、高速で長距離飛行が可能なV T O L (Vertical Take-Off and Landing : 垂直離着陸) 型ドローン (回転翼航空機 (マルチローター) 及び飛行機のハイブリッド型のドローンをいう。以下同じ。) の活用が期待されている一方で、V T O L型ドローンの無人航空機操縦者技能証明に係る試験において、手動操縦による滑走路での離発着の技能が求められており、自動操縦を前提とする運航実態と乖離があるため、レベル 3.5 飛行等での活用に支障があるとの声や、こうした試験制度を検討する際には、我が国ドローン産業の国際競争力が低下することのないよう、主要国の規制・制度等を考慮する必要があるとの指摘がある。また、レベル 3.5 飛行については、審査要領において、原則、山間部や海上などの第三者が存在する可能性が低い場所を飛行経路に設定することとされており、やむを得ない場合にはD I D (Densely Inhabited District : 人口集中地区) 上空を飛行することが可能であることや当該飛行に求められる安全措置が必ずしも明確化されていないとの声がある。こうした声を踏まえ、ドローンの社会実装を促進するためには、航空法第 132 条の 40 第 1 項等に基づく無人航空機操縦者技能証明制度の見直しを行うとともに、レベル 3.5 飛行が可能な空域及び求められる安全措置の明確化等が不可欠である。

また、我が国においては、ドローンの運航に 2.4GHz 帯、5.7GHz 帯や LTE (携帯電話) 等の周波数が一般的に使用されており、5.8GHz 帯の周波数は一般的に使用されていない一方で、海外主要国においては、ドローンの運航に 5.8GHz 帯の周波数が一般的に使用されており、国産ドローンの輸出促進の観点から、我が国においても 5.8GHz 帯の周波数を用いた実証実験に対する需要が高まっている。一方、我が国において、5.8GHz 帯の周波数は特定実験試験局 (電波法施行規則 (昭和 25 年電波監理委員会規則第 14 号) 第 7 条第 5 号に規定する実験試験局をいう。) を活用することで、短期間での無線局の開設が可能であるものの、5.8GHz 帯は既に E T C システム (有料道路料金の徴収を自動化するための機器及びこれを作動させるシステムの集合体) に代表される D S R C (Dedicated Short Range Communications : 狭域通信) 等に広く使用されており、それらとの混信のおそれがあるため、5.8GHz 帯の特定実験試験局の開設可能な区域が限定的であり、実証実験の実施等の利用拡大に至っていない。

加えて、我が国では、2.4GHz 帯、5.7GHz 帯や LTE 等の周波数がドローンの運航に使用できるものの、無線 LAN 等の当該周波数を利用するドローン用の無線通信システムは山間部や海上などでは通信距離や安定性の面で制約があり、広域での運航が困難となる場合があるため、広域的かつ災害時においても安定的な通信が可能な非静止衛星 (無線設備規則 (昭和 25

年電波監理委員会規則第 18 号) 第 49 条の 23 の 5 に規定する無線設備が通信を行う人工衛星をいう。以下同じ。) の活用が期待されているが、同一周波数帯を利用する地上の無線局に混信等の影響を及ぼさないよう、国際的なルールを踏まえ、無線局運用規則 (昭和 25 年電波監理委員会規則第 17 号) 第 262 条の 2 第 1 項第 3 号において地表面における電波の強さの上限値が設けられており、その上限値を満たしていない場合には、ドローンと非静止衛星との直接通信が認められていない。

ドローンの社会実装及び国産ドローンの輸出を促進するためには、こうした国産ドローンの輸出促進を見据えた事業者による実証実験のニーズや、通信衛星との連携による広範囲での利活用のニーズを踏まえ、ドローンの電波利用に係る環境整備を行うことが必要である。

以上の基本的考え方に基づき、以下の措置を講ずるべきである。

#### <実施事項>

無人航空機 (以下「ドローン」という。) の社会実装及び国産ドローンの輸出を促進する観点から、ドローンの技術の進展に合わせて、民間投資及び技術革新を促進するよう、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省は、都市部・地方部を問わず、インフラ点検、測量、災害調査、物資輸送など、幅広い分野で活用が期待されている VTOL (Vertical Take-Off and Landing : 垂直離着陸) 型ドローン (回転翼航空機 (マルチローター) 及び飛行機のハイブリッド型のドローンをいう。以下同じ。) の無人航空機操縦者技能証明 (航空法 (昭和 27 年法律第 231 号) 第 132 条の 40 第 1 項等に規定するドローンを飛行させるのに必要な知識及び能力を有することを証明する資格であって、同法第 132 条の 85 第 1 項及び第 132 条の 86 第 2 項に基づきレベル 4 飛行 (有人地帯における立入管理措置なしの目視外飛行をいう。以下同じ。) で運航するために保有が必要とされる一等無人航空機操縦士の技能証明及びレベル 3.5 飛行 (「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領 (カテゴリー II 飛行)」 (平成 27 年 11 月 17 日国土交通省航空局長。以下「審査要領」という。) に基づき、飛行経路下に歩行者等がない無人地帯であることを無人航空機操縦者技能証明を保有する者 (第三者賠償責任保険加入者に限る。) がデジタル技術の活用 (機上カメラ等) によって確認することで、従来の補助者の配置等による立入管理措置を代替し、実施する目視外飛行をいう。以下同じ。) で運航するために保有が必要とされる二等無人航空機操縦士の技能証明をいう。以下同じ。) に関する試験制度において、無人航空機操縦士実地試験実施基準 (令和 4 年 10 月 7 日国土交通省

航空局安全部無人航空機安全課。以下「実地試験実施基準」という。)では、VTOL型ドローンについては、回転翼航空機(マルチローター)及び飛行機の実地試験を行わなければならないが、「一等無人航空機操縦士実地試験実施細則飛行機」(令和5年8月2日国土交通省航空局安全部無人航空機安全課。以下「一等実地試験実施細則(飛行機)」という。)及び「二等無人航空機操縦士実地試験実施細則飛行機」(令和5年8月2日国土交通省航空局安全部無人航空機安全課。以下「二等実地試験実施細則(飛行機)」という。)に基づき、基本(航空法第132条の86第2項第1号に掲げる昼間飛行かつ同項第2号に掲げる目視内飛行の操縦能力を問う試験科目をいう。以下同じ。)に係る実地試験において、手動操縦による滑走路での離発着の技能が求められていることは自動操縦を前提とするVTOL型ドローンの運航実態と乖離しており、レベル3.5飛行等での活用に支障があるとの声を踏まえ、VTOL型ドローンの社会実装を促進する観点から、VTOL型ドローンの実地試験について、以下の①及び②を可能とするため、機体の開発状況、安全の確保及び海外主要国の規制・制度の状況も踏まえて検討し、結論を得次第、速やかに必要な措置(航空法施行規則(昭和27年運輸省令第56号)の改正等を含む。)を講ずる。

①VTOL型ドローンは垂直で離着陸することを踏まえ、滑走路を用いないこと。

②事業用のVTOL型ドローンは緊急時も含め自動操縦が前提の機体を中心であるとの声があることを踏まえ、手動操縦を不要とすること。

また、国土交通省は、高速で長距離飛行が可能であり、気象環境に影響を受けず、主に物資輸送等(例えば、離島内や離島間の医薬品、食品、日用品等の配送等。以下同じ。)で活用されている飛行機型ドローンの技能証明に関する試験について、実地試験実施基準、一等実地試験実施細則(飛行機)及び二等実地試験実施細則(飛行機)に基づき、基本に係る実地試験において、手動操縦による滑走路での離発着の技能が求められているが、物資輸送等における自動操縦を前提とする運航実態と乖離があるため、レベル3.5飛行等での活用に支障があるとの声があることを踏まえ、飛行機型ドローンの社会実装を促進する観点から、自動操縦が前提である場合には、手動操縦を不要とするため、機体の開発状況、安全の確保及び海外主要国の規制・制度の状況も踏まえて検討し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。

- b 国土交通省は、レベル3.5飛行が可能な空域やその際に求められる安全措置について、事業者等の予見可能性を高める観点から、以下の①及び②について検討し、結論を得次第、必要な措置を講ずる。

- ①航空法に基づく許可及び承認を受けて無人航空機を飛行させる際に必要となる手順等を記載した「無人航空機飛行マニュアル（機上カメラ装置により立入管理措置をとる目視外飛行）－「レベル 3.5 飛行」等－」（令和 5 年 12 月 26 日国土交通省航空局。以下「マニュアル」という。）の令和 7 年 10 月 29 日の更新によって、やむを得ない場合には D I D（Densely Inhabited District：人口集中地区）でのレベル 3.5 飛行が可能である旨が示されたものの、マニュアルの根拠通達である審査要領と表現に差異があることから、審査要領においても、やむを得ない場合には D I D でのレベル 3.5 飛行が可能である旨を記載すること。
- ②D I D でのレベル 3.5 飛行の運航事例を踏まえ、D I D においても無人地帯を確保する手法について国土交通省ウェブサイトに掲載している「カテゴリー II 飛行（レベル 3.5 飛行）事例集」（令和 7 年 3 月国土交通省航空局）に運航事例を追加すること。
- c 国土交通省は、航空法第 132 条の 87 に規定する第三者が立入り又はそのおそれのある場合の措置について、第三者を確認した場合に直ちにドローンの飛行停止が求められているなど、かえって運航上のリスクを高めるおそれがあり、レベル 3.5 飛行等の活用に支障があるとの指摘を踏まえ、例えば、事前に機上カメラ等で第三者を確認でき、飛行したまま第三者を回避することが可能であれば、必ずしもドローンの飛行停止を求めているものではないという解釈が事業者等に幅広く浸透するよう、Q & A やガイドラインの作成等の必要な措置を講ずる。
- d 総務省は、国産ドローンの輸出を見据えた事業者による実証実験のニーズを踏まえ、海外主要国において、レベル 4 飛行を含むドローンの運航に際し、一般的に使用されている 5.8GHz 帯について、以下の①及び②の措置を講ずる。
- ①特定実験試験局として使用可能な周波数の範囲等を定める告示（令和 6 年総務省告示第 352 号）において定められている特定実験試験局（電波法施行規則（昭和 25 年電波監理委員会規則第 14 号）第 7 条第 5 号に規定する実験試験局をいう。）の使用可能地域について、利用拡大を図るため、既存の無線通信システム（同様に 5.8GHz 帯の周波数が使われている D S R C（Dedicated Short Range Communications：狭域通信）等）との混信を防止しつつ、技術の進展や、事業者等のニーズに応じて、十分な利用可能期間を確保した上で、開設可能な区域の拡充を行うこと。
- ②実験試験局（電波法施行規則第 4 条第 1 項第 22 号に規定する無線局をいう。）のうち、5.8GHz 帯の免許申請について、審査を迅速化するため、総務省本省の審査を不要とし、各地方総合通信局の審査のみで免許

を与えるよう、「電波法関係審査基準」（平成 13 年総務省訓令第 67 号）の改正など、必要な措置を講ずること。

- e 総務省は、レベル 4 飛行や、山間部・海上や災害時におけるレベル 3.5 飛行等のドローンの利活用促進の観点から、広域における通信確保等に資する非静止衛星（無線設備規則（昭和 25 年電波監理委員会規則第 18 号）第 49 条の 23 の 5 に規定する無線設備が通信を行う人工衛星をいう。）とドローンの直接通信の実現に向けた検討を行い、結論を得次第、必要な措置を講ずる。
- f 国土交通省及び経済産業省は、ドローンの社会実装及び国産ドローンの国内外での市場拡大を促進する観点から、ドローンの技術の進展に合わせて、民間投資及び技術革新を促進するよう、無人機産業基盤強化検討会の中間取りまとめ（令和 7 年 12 月 24 日）も踏まえつつ、a から e までの措置も含め、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会において、規制所管府省及び事業者等と連携して、必要な規制・制度の見直し等について検討し、結論を得次第、当該結論を踏まえ、「空の産業革命に向けたロードマップ」（令和 6 年 11 月 15 日小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会）を改訂する。

## ウ 蓄電池の導入促進に向けた消防法令における取扱いの明確化

【措置済み】

### <基本的考え方>

エネルギー安全保障の確保及び 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、蓄電池の導入促進等により、出力が変動する再生可能エネルギーの脱炭素電源による安定的な電力供給や、災害の激甚化に対応する防災力・レジリエンスの強化を実現していくことが不可欠である。

電力系統に直接接続して充放電する蓄電池は、変電所や送電線へのアクセスが良い場所に設置されることが望ましいが、こうした場所は既に工場や住宅等に利用されているケースが多く、蓄電池の導入促進のためには、限られた敷地に蓄電池を安全性を確保しつつ効率的に設置することが重要である。

一方、蓄電池の過半を占めるリチウムイオン蓄電池は危険物（消防法（昭和 23 年法律第 186 号）第 2 条第 7 項に規定するものをいう。以下同じ。）に該当する電解液を収納するが、火災予防等の観点から、危険物の規制に関する政令（昭和 34 年政令第 306 号）第 19 条第 1 項において準用する同令第 9 条第 1 項第 2 号に基づき、同法第 9 条の 4 第 1 項に規定する指定数量以上の危険物を取り扱う一般取扱所（同令第 3 条第 4 号に規定する取扱所をいう。

以下同じ。)は、その周囲に一定以上の幅が保有された空地(以下「保有空地」という。)の確保が義務付けられており、リチウムイオン蓄電池及び電気配線等から構成される設備(以下「蓄電池設備」という。)が危険物に該当する電解液を指定数量以上収納する場合には、同令第19条第1項において準用する同令第9条第1項第2号又は危険物の規制に関する規則(昭和34年総理府令第55号)第28条の60の4第5項第1号に基づき、一般取扱所として当該蓄電池設備の周囲に保有空地の確保が義務付けられている。

こうした中、一部市町村等の消防本部から、屋外に設置される蓄電池設備に付帯する変圧器等が当該蓄電池設備と構成上一体であり安全であるとしても、これらを一体の設備とみなすことはできず当該蓄電池設備とこれに付帯する変圧器等の間にも保有空地を確保することが求められた結果、保有空地が不要な場合と比べて半分の蓄電容量の蓄電池しか導入できなかったとの声がある。

こうした状況を踏まえ、蓄電池の導入促進の観点から、安全性を確保しつつ、蓄電池の効率的な設置が可能となるよう、保有空地の考え方を明確化していくことが求められる。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

#### <実施事項>

消防庁は、エネルギー安全保障の確保及び2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、蓄電池の導入を促進する観点から、リチウムイオン蓄電池及び電気配線等から構成される設備(以下「蓄電池設備」という。)が危険物(消防法(昭和23年法律第186号)第2条第7項に規定するものをいう。)に該当する電解液を同法第9条の4第1項に規定する指定数量以上収納する場合には、危険物の規制に関する政令(昭和34年政令第306号)第19条第1項において準用する同令第9条第1項第2号又は危険物の規制に関する規則(昭和34年総理府令第55号)第28条の60の4第5項第1号に基づき、当該設備の周囲に一定以上の幅が保有された空地(以下「保有空地」という。)を確保することが義務付けられていることについて、蓄電池設備とこれに付帯する変圧器等を一体の設備とみなすことを可能とすることが安全かつ合理的であることから、屋外に設置される蓄電池設備とこれに付帯する変圧器等の間の保有空地を不要とすることが可能であることを各都道府県及び各消防本部に周知する。

## エ 弁護士法におけるA I活用の更なる明確化

【令和8年検討開始、令和8年度上期結論、結論を得次第速やかに措置】

### ＜基本的考え方＞

近年、企業の法務部門においては、ビジネスのグローバル化、イノベーションの加速、コーポレートガバナンスの強化、コンプライアンスの強化等に伴い、業務が増大するとともに、高度化し、かつ、複雑化する一方で、民間調査によると、企業の法務担当者は1社当たり約8.5人（令和2年時点）であり、かつ、約5割の企業が4名以下（令和2年時点）となっているなど、生産年齢人口の減少、大学法学部卒業者数の減少等を背景として、当該業務を適確に遂行できる人材の不足が深刻化しているとの声がある。

こうした中、令和5年6月の規制改革実施計画では、契約書審査やナレッジマネジメントにおけるA I（Artificial Intelligence：人工知能）の有用性及び企業の法務部門等におけるデジタル技術の活用拡大の重要性に鑑み、企業の法務部門等において、A I等を用いたリーガルテックの活用による業務の効率化等を通じて法務機能の向上を図ることが可能となり、ひいては国際競争力強化に資することから、リーガルテックの中でも活用が進んでいる契約書自動レビューサービスの提供と、非弁護士の法律事務の取扱いを禁止する弁護士法（昭和24年法律第205号）第72条本文との関係を明確にし、その予測可能性を高めるため、法務省は、当該サービスの提供に係るガイドラインの作成・公表を行うこととされた。

これを受けて、A I等を用いた契約書等関連業務支援サービス（生成A Iを含むA I等を用いて契約書等（契約書、覚書、約款その他名称を問わず、契約等の法律行為等の内容が記載された文書又はそれらの内容が記録された電磁的記録をいう。以下同じ。）の作成・審査・管理業務を一部自動化することにより支援するサービスをいう。以下同じ。）の提供と弁護士法第72条との関係について考え方を示す「A I等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供と弁護士法第72条との関係について」（令和5年8月法務省大臣官房司法法制部。以下「法務省ガイドライン」という。）が公表された。法務省ガイドラインは、A I等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供について、弁護士法第72条で禁止される、いわゆる非弁行為に該当するか否かは、それが罰則の構成要件を定めたものである以上、個別の事件における具体的な事実関係に基づき、同条の趣旨（最高裁判所昭和46年7月14日大法廷判決で示されたものをいう。）に照らして判断されるべき事柄であり、同条の解釈・適用は、最終的には裁判所の判断に委ねられるものであるとしつつ、構成要件の該当性等（問題となり得る点（①報酬を得る目的、②

訴訟事件その他一般の法律事件、③鑑定その他の法律事務、④サービスの利用者)ごとに、判断の考慮要素や、通常該当しない例と該当し得る例をいう。以下同じ。)を明確化したものであり、同ガイドラインの公表後、リーガルテックの進展に伴い、契約書自動レビューサービス等の開発・提供が進んでいる。

一方、経営環境の複雑化、ガバナンスの更なる強化要請への対応等を背景に、企業の法務部門の業務は増大し、高度化及び複雑化する一方で、業務を遂行できる人材の不足は依然として深刻であり、こうした状況に対応するためにも、AI等を用いたリーガルテックの更なる活用が求められている。

しかしながら、法務省ガイドラインは、同ガイドラインが作成された当時の技術水準を前提に、構成要件の該当性等について一定の判断基準を示そうとしたものであり、契約書等のひな形やチェックリストと照合した上で記載条文の差異を表示する自動レビューサービス等の提供を念頭に置いた上で、AI等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供と弁護士法第72条本文との関係についての考え方が示されているため、同ガイドラインの公表後、LLM (Large Language Model : 大規模言語モデル)、LMM (Large Multimodal Model : 大規模マルチモーダルモデル)、RAG (Retrieval-Augmented Generation : 検索拡張生成)等、AIの技術水準が向上し契約書等の自動作成・更新等のより高度なサービスの提供の実現可能性が高まる中で、こうしたサービスの提供が同条に抵触せず実施可能であるかは必ずしも明らかではない。

また、令和7年8月、産業競争力強化の観点から、新事業活動を実施しようとする事業者が規制の適用の有無及び解釈を明確化し、委縮せずチャレンジできるための制度であるグリーン解消制度(産業競争力強化法(平成25年法律第98号)第7条に基づく解釈及び適用の確認をいう。)において、法務省は、ユーザーの質問文に対し、あらかじめ用意したQ&A記事や通達等の情報を元に生成AIが生成した要約文の表示と弁護士法第72条の関係についての照会に対し、同条違反かどうかは個別具体的に判断されるという回答(令和7年8月4日法務省)の中で、「弁護士法第72条本文に違反すると評価される可能性があると考えられる」ことを示した。これを受けて、実際にAI等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供を断念する事業者が発生している。また、当該回答中の文言が一人歩きし、適法に運営可能なサービスまでも自粛する「誤解と萎縮」が生じているとの声があるなど、AI等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供者においてはより高度なサービスの開発・提供を、企業の法務部門等においてはより高度なサー

ビスの利用を、それぞれ躊躇し、又は断念するおそれがある。さらに、多岐にわたる影響及びそのおそれがあるとの声がある。

こうした状況を踏まえ、A I 等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供等に対する規制・制度の在り方について、今後の利用者のニーズ及び技術水準の向上も見据えつつ、速やかに明確化するとともに見直す必要がある。

以上の基本的考え方に基づき、以下の措置を講ずるべきである。

### <実施事項>

法務省は、令和5年6月の規制改革実施計画に基づく「A I 等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供と弁護士法第72条との関係について」

(令和5年8月法務省大臣官房司法法制部)の公表後も、依然として、企業の法務部門(名称が「法務部」であるかどうかにかかわらず、契約書審査、法律相談、法務デューデリジェンス、訴訟対応、コンプライアンス、コーポレートガバナンス、個人情報保護等に関する業務を担当する部署のほか、事業部門内で法務関連業務を担う場合の当該担当も含む。)においては、ビジネスのグローバル化、イノベーションの加速、コーポレートガバナンスの強化、コンプライアンスの強化等に伴い業務(契約書審査、法律相談、訴訟対応、企業内向け法務研修、M&A等におけるデューデリジェンス、海外当局による規制に関する調査等に関する業務を含む。以下同じ。)が増大するとともに、高度化し、かつ、複雑化する一方、生産年齢人口の減少、大学法学部卒業者数の減少等を背景とした、当該業務を適確に遂行できる人材の不足が深刻化するなどの状況に対応する必要があることなどを踏まえ、A I 等を用いたリーガルテック(以下「A I リーガルテック」という。)の活用を推進を通じて、企業の競争力強化及びイノベーション創出を図る観点から、法秩序の維持・向上を図りつつ、A I 等を用いた契約書等関連業務支援サービス(生成A I を含むA I 等を用いて契約書等(契約書、覚書、約款その他名称を問わず、契約等の法律行為等の内容が記載された文書又はそれらの内容が記録された電磁的記録をいう。以下同じ。)の作成・審査・管理業務を一部自動化することにより支援するサービスをいう。以下同じ。)の提供等に関する規制・制度の在り方について、今後の利用者のニーズ及び技術水準の向上も見据えつつ、利用者目線で検討し、結論を得次第、速やかに明確化するとともに見直す。具体的には、今後の利用者のニーズの変化や、近年は、マルチモーダル化(画像、音声、言語など複数の情報を統合して処理することをいう。)や自律的に業務を実行できる「A I エージェント」が急速に普及し、生成A I の精度が一層高まる可能性があるなどの技術水準の向上に伴う、より多様で有益なサービスの実現も想定した上で、弁護士法(昭和24

年法律第 205 号) 第 72 条の立法趣旨 (最高裁判所昭和 46 年 7 月 14 日大法院判決で示されたものをいう。) も念頭に置き、A I ガバナンスの視点も入れるとともに、海外主要国における規制・制度やA I 等を用いた契約書等関連業務支援サービスの提供の状況も比較検討しつつ、利用者目線で、同条の解釈等について、A I リーガルテックを活用したサービス (A I 等を用いた契約書等関連業務支援サービスを含む。以下「A I リーガルテック活用サービス」という。) の提供者間における自主的な規制の在り方や新法の制定も含め、A I 等を用いた契約書等関連業務支援サービス (契約書等の自動修正を可能とするサービスを含む。) を提供可能とするために必要な検討を行う検討会を設置し、結論を得次第、速やかに措置する。その際、以下の事項に留意しつつ検討するものとする。

- ・ 弁護士法第 72 条についての委縮効果により、海外A I リーガルテックに対し、我が国A I リーガルテックが遅れをとらないことを含め、日本企業の不利益及び国際競争力の低下を招かないこと。
- ・ 一般的な生成A I のサービス提供者と法務事務に特化したA I リーガルテック活用サービスの提供者間で、弁護士法第 72 条の適用対象者又はその可能性があるかどうかについてイコールフットィングの問題が生じないようにすること。
- ・ A I エージェントを含め、A I のテクノロジーは日進月歩であることから、これまでの弁護士法第 72 条の構成要件 (いわゆる非行為) の該当性等の解釈論から脱却しつつ、予見可能性を確保する観点から、必要に応じた専門家の関与、透明性の確保、知的財産の保護等A I リーガルテック活用サービスの安心・安全・信頼の確保を含めA I ガバナンスを議論すること。

## オ 研究開発法人のイノベーション力向上のためのA I 等の利活用促進

【a, c : 令和 8 年度上期措置、  
b : 令和 8 年度措置】

### <基本的考え方>

近年、世界的にA I (Artificial Intelligence : 人工知能) の研究開発競争が生じ、世界各国でA I の利活用が進んでいる中、我が国では、A I のイノベーションを促進しつつ、リスクに対応するため、人工知能関連技術の研究開発及び活用の推進に関する法律 (令和 7 年法律第 53 号。以下「A I 法」という。) が令和 7 年 6 月 4 日に公布・一部施行され、同年 9 月 1 日に人工知能戦略本部 (以下「A I 戦略本部」という。) の設置に係る規定等も含め、全面施行された。

さらに、同年12月23日、政府は、AI戦略本部における議論を踏まえ、国家目標の実現に資する戦略としてAI法第18条第1項に規定する「人工知能基本計画」（令和7年12月23日閣議決定）を策定し、「イノベーション促進とリスク対応の両立」を一層徹底することを含め、同計画に盛り込まれた内容を着実に推進していくこととされた。

一方、情報通信技術の進展に伴って世界的規模でサイバーセキュリティへの脅威が深刻化していることなどを踏まえ、サイバーセキュリティ基本法（平成26年法律第104号）に定める国の行政機関、独立行政法人及び指定法人（以下「政府機関等」という。）は、サイバーセキュリティ戦略本部が決定した「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準」を含む「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（以下「政府統一基準群」という。）に準拠した情報セキュリティ対策を講ずることとされている。

さらに、令和7年12月23日、政府は、深刻化するサイバー空間の脅威に対応するため、サイバーセキュリティ戦略本部における議論を踏まえ、「サイバーセキュリティ戦略」（令和7年12月23日閣議決定）を策定し、広く国民・関係者の理解と協力を得て、官民連携・国際連携の下、我が国のサイバーセキュリティ対策を一体的に推進していくこととされ、その中で、政府機関等は、政府統一基準群を踏まえ、自らの責任において、自身の業務、取り扱う情報及び保有する情報システムの特性等を踏まえたリスク分析・評価を行い、講ずべき対策の優先順位や必要なセキュリティ対策水準を定め、適切な対策を講じていくこととされた。

こうした中、とりわけ、政府機関等のうち、科学技術・イノベーション創出の活性化に関する法律（平成20年法律第63号）第2条第9項に規定する研究開発法人においては、研究開発の効率化・高度化を図り、もってイノベーション力を向上させるため、AI等の最先端のクラウドサービスの利活用ニーズが高まっているが、当該クラウドサービスを利活用するために講ずるべき情報セキュリティ対策の具体的な考え方が政府統一基準群に必ずしも明確に示されていないことから、当該クラウドサービスの利活用を躊躇するなどの事例があるとの声があることを踏まえ、適切な情報セキュリティ対策を講じつつAI等の研究開発及び利活用を推進する観点から、研究開発法人が当該クラウドサービスを利活用しやすい環境を整備する必要がある。

以上の基本的考え方に基づき、以下の措置を講ずるべきである。

## <実施事項>

サイバーセキュリティ基本法（平成 26 年法律第 104 号）に定める国の行政機関、独立行政法人及び指定法人（以下「政府機関等」という。）のうち、科学技術・イノベーション創出の活性化に関する法律（平成 20 年法律第 63 号）第 2 条第 9 項に定める研究開発法人において、適切な情報セキュリティ対策を講じつつ A I 等の研究開発及び利活用を推進する観点から、以下の措置を講ずる。

- a 内閣官房は、研究開発法人の中には、政府機関等の情報セキュリティ水準を向上させるための統一的な枠組みであり、政府機関等の情報セキュリティのベースラインや、より高い水準の情報セキュリティを確保するための対策事項を規定している「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準群」（「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準（令和 7 年度版）」（令和 7 年 6 月 27 日サイバーセキュリティ戦略本部決定）を含む。）において、A I 等の最先端のクラウドサービスを利活用するために講ずるべき情報セキュリティ対策の具体的な考え方が必ずしも明確ではないことから、当該クラウドサービスを利活用するために必要かつ適切な当該政府統一基準群に準拠した情報セキュリティ対策がどのようなものか分からず、当該クラウドサービスの利活用を躊躇するなどの事例があるとの声があることを踏まえ、利活用するクラウドサービスを選定する際の具体的な要件、方法及び事例等を整理した上で、それらをガイドライン等として明確化するとともに、研究開発法人及びその所管府省庁に対し、研究開発法人の情報セキュリティ対策について研究開発法人が内閣官房国家サイバー統括室に直接相談することが可能である旨を周知する。
- b 内閣官房は、デジタル庁、総務省及び経済産業省と連携し、研究開発法人が利活用するクラウドサービスを選定するに当たり、内閣官房が運営する政府のクラウドサービス調達におけるセキュリティ水準の確保を図るためのセキュリティ評価制度（以下「ISMAP」という。）のウェブサイトにおいて、ISMAP（ISMAPの枠組みのうち、低リスクの業務・情報の処理に用いる SaaS（Software as a Service）サービスを対象とする仕組みである ISMAP-LIUを含む。）に基づき登録されたクラウドサービスのリストで検索可能であるのは登録番号、クラウドサービスの名称、クラウドサービス事業者の名称、法人番号、クラウドサービス事業者の所在地、登録日及び登録の有効期限等であり、クラウドサービスに含まれる A I 等の個別のサービス名が検索結果に直接表示されないために、クラウドサービスの詳細情報でサービス内容を確認しなければならないなど、サービス内容を容易に検索することができないとの

声があることを踏まえ、利用者目線で、サービス内容の円滑な検索が可能となるよう当該リストに係るシステム改修を行うなど、必要な措置を講ずる。

- c. デジタル庁は、政府の様々な業務への生成A Iの利活用促進及びリスク管理を表裏一体で進めるため、政府におけるA Iの推進・ガバナンス・調達・利活用の在り方を定めた「行政の進化と革新のための生成A Iの調達・利活用に係るガイドライン」(令和7年5月27日デジタル社会推進会議幹事会決定)において、国の行政機関のみを対象とする一方、独立行政法人(独立行政法人通則法(平成11年法律第103号)第2条第1項に規定する独立行政法人をいう。)及び指定法人(サイバーセキュリティ基本法(平成26年法律第104号)第13条に基づき、特殊法人(法律により直接に設立された法人又は特別の法律により特別の設立行為をもって設立された法人であって、総務省設置法(平成11年法律第91号)第4条第1項第8号の規定の適用を受けるものをいう。)及び認可法人(特別の法律により設立され、かつ、その設立等に関し行政官庁の認可を要する法人をいう。)のうち、当該法人におけるサイバーセキュリティが確保されない場合に生ずる国民生活又は経済活動への影響を勘案して、国が当該法人におけるサイバーセキュリティの確保のために講ずる施策の一層の充実を図る必要があるものとしてサイバーセキュリティ戦略本部が指定するものをいう。)においても、生成A Iの調達・利活用に当たって、同ガイドラインに準拠した取組を期待するとされていることなどを受けて、研究開発法人がその所管府省庁から、生成A Iの調達・利活用に当たって法令等の根拠規定なく許可申請等の過剰な対応を求められ、さらに、当該許可申請等に対する許可を迅速に受けられないなど、生成A Iの調達・利活用に消極的な対応が行われる事例があるとの声があることを踏まえ、生成A Iの調達・利活用を促進する観点から、同ガイドラインに準拠した取組を行う上で、研究開発法人に法令等の根拠規定なく許可申請等の過剰な対応を求めないことなど、研究開発法人の生成A Iの調達・利活用を妨げることのないよう、その旨を各府省庁に周知する。

## 2. 地方を伸ばし、暮らしを守る

### ア 歩行者利便増進道路制度の活用促進を通じた魅力ある都市空間の形成

【a～c：令和8年度上期措置】

#### <実施事項>

地方公共団体が魅力ある都市空間の形成に取り組む中で、道路占用制度（行政財産である道路の特別使用（道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）と一般使用（一般交通の用に供することをいう。）との調整を図るため、道路法（昭和27年法律第180号）第32条第1項又は第3項の規定に基づき、道路の特別使用をしようとする場合において、道路管理者の許可を必要とする制度をいう。）においては、道路にオープンカフェ等を設置する際に、道路法第33条第1項に定める無余地性の基準（道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可するという基準をいう。以下同じ。）が適用され、賑わい空間の創出に資するものであっても、道路の敷地外での設置が可能であると判断された場合には、許可が与えられないなどの課題があったことを踏まえ、令和2年11月、道路法等の一部を改正する法律の施行により、歩行者利便増進道路制度（「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指し、道路法第48条の20第1項に基づき、道路管理者が、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資する道路を「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」として指定する制度をいう。以下同じ。）が創設され、道路法第33条第2項第4号の規定により、歩行者利便増進施設等（同法第32条第1項第1号又は第4号から第7号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、道路法施行令（昭和27年政令第479号）第16条の3で定めるものをいう。以下同じ。）であって、同法第48条の20第1項の規定に基づき道路管理者が指定した歩行者利便増進道路（同法第48条の21の技術的基準に適合するものに限る。）の区域のうち、道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するために指定した区域（以下「利便増進誘導区域」という。）内に設置されるもの（道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって当該歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。）の占用許可については、無余地性の基準の適用を除外し、歩行者の利便増進のために必要な機能を配置することができる許可基準の特例を新たに認めることとし、令和7年3月末時点で、全国32都道府県、64市区町村で活用されている。

一方、歩行者利便増進道路制度に係る道路法第 32 条第 1 項又は第 3 項の許可（以下「道路占用許可」という。）を申請する者（以下「道路占用許可申請者」という。）にとっては、以下の点が課題となっており、同制度の円滑な活用の妨げになっているとの声がある。

- ・道路管理者が利便増進誘導区域を、賑わい創出のための取組内容に合わせて変更する際には、協議に時間を要することから、道路占用許可申請者が希望する時期に、道路管理者において、利便増進誘導区域を変更することができず、賑わい創出のための取組の実施の妨げになっていること。
- ・許可申請に対する標準処理期間が 2 週間程度であるにもかかわらず、彫刻等の美術品が歩行者利便増進施設等として設置が可能となる工作物、物件又は施設に該当するかが不明確であり、設置の可否の確認に数か月を要するとともに、予見性が乏しいこと。

また、同制度に係る道路占用許可において、例えばイベントにおける露店の設置など、当該道路占用許可に係る行為に関し、道路使用許可（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 77 条第 1 項に規定する許可をいう。以下同じ。）も必要となる場合があるが、当該道路使用許可について、当該道路使用許可を申請しようとする者（以下「道路使用許可申請者」という。）が道路の特別使用を希望する期間よりも短い期間しか許可されないことから、短期間に繰り返し申請せざるを得ず、イベントの実施の障害となっているとの声もある。

こうした状況を踏まえ、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間を構築し、地域活性化を促進する観点から、歩行者利便増進道路制度の活用促進並びに同制度に係る道路占用許可及び道路使用許可の申請手続の円滑化のため、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省は、警察庁の協力を得て、歩行者利便増進道路制度に係る道路占用許可について、利便増進誘導区域の変更の協議を円滑化し、道路管理者において、道路占用許可申請者からの時期に関する希望等も踏まえて柔軟に利便増進誘導区域を変更できるようにするため、今後変更の可能性がある複数の利便増進誘導区域の案を一括して検討することが可能である旨を、道路管理者や地方整備局等に対する通知において明確化するなど、必要な措置を講ずる。
- b 国土交通省は、彫刻等の美術品が歩行者利便増進施設等に含まれることについて、国土交通省ウェブサイトにおいて明確化するとともに、道路管理者や地方整備局等に対して通知する。
- c 警察庁は、都道府県警察本部を通じて各警察署に対し、道路使用許可が必要となる場合において、当該道路使用許可に係る行為が、歩行者利便増

進道路制度の活用など、地域の活力の創造に資する場合には、当該行為の形態や当該行為が交通に与える影響を考慮した上で、道路使用許可期間を道路使用許可申請者が道路の特別使用を希望する期間よりも短期間とせざるを得ない合理的な理由がない限り、当該道路使用許可申請者が道路の特別使用を希望する期間の許可をしなければならない旨を通知するとともに、警察庁及び都道府県警察のウェブサイト等において公表するなど、必要な措置を講ずる。

## イ 遠隔監視が担保された場合におけるわなの見回りルールの見直し（鳥獣対策）

【a：令和8年検討開始、令和8年度上期結論・措置、  
b～d：令和8年措置、  
e：令和8年度措置】

### ＜基本的考え方＞

「食料・農業・農村基本計画」（令和7年4月11日閣議決定）及び「令和6年度食料・農業・農村の動向」及び「令和6年度食料・農業・農村施策」（令和7年5月30日閣議決定）においては、野生鳥獣の生息域の拡大や荒廃農地の増加等を背景として、シカ、イノシシ、サル等の野生鳥獣による農作物被害額は164億円（令和5年度）となるなど、野生鳥獣による農作物や森林への被害が継続的に発生しており、営農意欲の減退、耕作放棄・離農の増加等をもたらすなど、農作物被害額に表れる以上に農山漁村に深刻な影響を及ぼしている中、鳥獣被害防止対策は、個体群管理、侵入防止対策、生息環境管理の3本柱が基本であり、地域ぐるみでいかに徹底して行えるかが対策の効果を大きく左右するが、捕獲従事者の高齢化による捕獲体制の弱体化等により、対策が十分に実施できていない地域が見られることなどから、ICT等を活用した遠隔監視や捕獲データの収集・分析等による見回り作業の省力化や捕獲を強化すべき地点の特定など、先導的なスマート鳥獣害対策等を行うほか、被害が大きく増加している市町村や大きな被害が継続して発生している市町村等に対しては、農林水産省が中心となり、関係省庁や都道府県と連携して、地域の課題に応じて、先進事例の共有や専門家の派遣等の伴走支援を行うなど、広域的で効果的かつ効率的な対策等を行うとされている。

また、「令和6年度森林及び林業の動向」及び「令和7年度森林及び林業施策」（令和7年6月3日閣議決定）においては、長期にわたるシカの生息頭数の増加及び生息域の拡大等により、シカ、ノネズミ、クマなど野生鳥獣による森林被害面積は前年度から520ha増加し5,160ha（令和5年度）とな

るなど、野生鳥獣による森林被害は深刻化しており、森林生態系に大きな影響を及ぼす中、野生鳥獣対策として、環境省と農林水産省は、令和10年度までにシカ及びイノシシの個体数を平成23年度比で半減させる捕獲目標の達成に向けて、引き続き捕獲強化が必要であることから、効果的・効率的な捕獲に向けたICT等の新技術の普及等を実施しているほか、林野庁は、囲いわな等による鳥獣の誘引捕獲等に対する支援を行うなど捕獲に当たっての条件整備への支援を行っているとされている。

さらに、クマによる死者数が過去最多を更新し、クマ本来の生息域である森林に近い環境だけでなく、多くの地域でクマが人里に侵入し、人身被害が増大・多様化・広域化しており、国民の安全・安心を脅かす深刻な事態となっている状況を踏まえ、国民の命と暮らしを守り、国民の安全・安心を取り戻すため、「クマ被害対策パッケージ」（令和7年11月14日クマ被害対策等に関する関係閣僚会議決定。以下「パッケージ」という。）が策定され、パッケージにおいては、令和8年春に向けて短期的に取り組む施策の一つとして、人口減少や高齢化が進む中山間地域等での取組強化に向け、わなの見回り負担軽減等に資するICT機器の活用を支援するなど、春期のクマの捕獲の推進及び農業集落に出没する里に慣れた個体の捕獲強化等による個体数の削減・管理の徹底を行うとされている。また、「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和7年11月21日閣議決定）において、パッケージに基づき、クマの個体数管理の強化等について、関係省庁が連携し迅速かつ着実に取り組むとされている。加えて、農林水産省は、「農業現場におけるクマ類の出没及び人身被害防止等に対する指導等の徹底について（依頼）」（令和7年10月31日農林水産省農村振興局長通知）により、各地方農政局長を通じ、都道府県知事及び農業者、鳥獣による農林水産業等に係る被害の防止のための特別措置に関する法律（平成19年法律第134号）第4条の2第1項に規定する協議会等に対して、農業現場における農作業や鳥獣対策を行う際に注意する事項、鳥獣の捕獲活動時の安全確保等に関する指導及び関連情報の周知等による注意喚起の徹底を図ったが、同通知において、捕獲活動に当たっては、遠隔でわなの状況を監視できる機器など、見回りの回数を減らし、クマ類の危険回避にも有効なICT機器の活用も検討することとされている。

こうした政府、都道府県等による、鳥獣捕獲の主要な手段であるわなの見回り負担軽減等に資する取組が進められる一方で、人口減少や高齢化に伴い捕獲の担い手が不足しているとの声がある中、わなの使用においては、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律（平成14年法律第88号。以下「鳥獣保護管理法」という。）第3条第1項に規定する鳥獣の保護及び

管理を図るための事業を実施するための基本的な指針（令和3年環境省告示第69号）等により、狩猟者（鳥獣保護管理法第55条第1項の登録を受けた者をいう。以下同じ。）等は意図しない鳥獣種の捕獲の防止のために頻繁なわなの見回りが求められるなどとされ、また、狩猟者等が受講する講習においても毎日のわなの見回りが指導されているとの声があるなど、頻繁な見回りが狩猟者等の負担となっている。加えて、わなの見回り中にクマ等と遭遇して負傷した事例があり、遠隔でわなを監視することの重要性が一層高まっている。

こうした状況を踏まえ、狩猟者等のわなの見回りの負担及びリスクを軽減するとともに、農作物や森林に被害を与える鳥獣の捕獲を強化していくためには、遠隔でわなを監視することが可能なICT機器を活用する場合における適切なわなの見回りの在り方の明確化及び見直しが必要である。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

#### ＜実施事項＞

「食料・農業・農村基本計画」（令和7年4月11日閣議決定）、「令和6年度食料・農業・農村の動向」及び「令和6年度食料・農業・農村施策」（令和7年5月30日閣議決定）、「令和6年度森林及び林業の動向」及び「令和7年度森林及び林業施策」（令和7年6月3日閣議決定）、「クマ被害対策パッケージ」（令和7年11月14日クマ被害対策等に関する関係閣僚会議決定）、「強い経済」を実現する総合経済対策（令和7年11月21日閣議決定）等を踏まえ、政府、都道府県等による、遠隔でわなを監視することが可能なICT機器（以下「遠隔監視ICT機器」という。）の活用など、鳥獣捕獲の主要な手段であるわなの見回り負担軽減等に資する取組が進められている。一方、人口減少や高齢化に伴い捕獲の担い手が不足しているとの声がある中、くくりわな、はこわな、はこおとし及び囲いわな（囲いわなにあっては、農業者又は林業者が事業に対する被害を防止する目的で設置するものを除く。）（鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律施行規則（平成14年環境省令第28号。以下「鳥獣保護管理法施行規則」という。）第2条第3号に定めるものをいう。以下「わな」という。）の使用においては、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律（平成14年法律第88号。以下「鳥獣保護管理法」という。）第3条第1項に規定する鳥獣の保護及び管理を図るための事業を実施するための基本的な指針（令和3年環境省告示第69号。以下「鳥獣保護管理基本指針」という。）等により、狩猟者（鳥獣保護管理法第55条第1項の登録を受けた者をいう。以下同じ。）等（鳥獣による生活環境、農林水産業又は生態系に係る被害等を受けた者又は

被害等を受けた者から依頼を受けた者（市町村が定める被害防止計画に基づき捕獲等を行う者を含む。以下同じ。）を含む。以下同じ。）は意図しない鳥獣種の捕獲（以下「錯誤捕獲」という。）の防止のために頻繁なわなの見回りが求められるなどされ、鳥獣（鳥類又は哺乳類に属する野生動物（鳥獣保護管理法第2条第1項に定めるものをいう。）以下同じ。）の捕獲等及び鳥類の卵の採取等（採取又は損傷をいう。）の許可（鳥獣保護管理法第9条第1項の許可をいう。以下「捕獲許可」という。）に関する事項として、小型のはこわな若しくはつき網を用いて又は手捕りにより、アライグマ、ハクビシン、ヌートリア等の鳥獣を捕獲する場合であって、農林業被害の防止の目的で農林業者が自らの事業地内（使用するわなで捕獲される可能性がある希少鳥獣が生息する地域を除く。）において捕獲する場合等であって、1日1回以上の見回りを実施するなど、錯誤捕獲等により鳥獣の保護に重大な支障を生じないと認められる場合などは狩猟免許を受けていない者も許可対象者とすることができるとしており、また、狩猟者等が受講する講習においても毎日のわなの見回りが指導されているとの声があるなど、頻繁な見回りが狩猟者等の負担となっている。加えて、わなの見回り中にクマ等と遭遇して負傷した事例があり、遠隔でわなを監視することの重要性が一層高まっている。

以上を踏まえ、狩猟者等のわなの見回りの負担及びリスクを軽減するとともに、農作物や森林に被害を与える鳥獣の捕獲を強化する観点から、遠隔監視ICT機器を活用する場合における適切なわなの見回りの在り方の明確化及び見直しを実現するため、以下の措置を講ずる。

- a 環境省は、わなの使用においては、鳥獣保護管理基本指針に基づき、①鳥獣の管理の強化に伴う配慮事項として、頻繁にわなを見回ることなどにより、錯誤捕獲の防止と安全の確保に努めることとし、また、②捕獲許可に関する事項として、小型のはこわな若しくはつき網を用いて又は手捕りにより、アライグマ、ハクビシン、ヌートリア等の鳥獣を捕獲する場合であって、農林業被害の防止の目的で農林業者が自らの事業地内（使用するわなで捕獲される可能性がある希少鳥獣が生息する地域を除く。）において捕獲する場合であって、1日1回以上の見回りを実施するなど、錯誤捕獲等により鳥獣の保護に重大な支障を生じないと認められる場合などは狩猟免許を受けていない者も許可対象者とすることができるとしている一方、以下に掲げる現状などがあることを踏まえ、遠隔監視ICT機器を活用する場合における合理的なわなの見回りの在り方（餌の補充やわなの周辺の環境整備など捕獲効率を維持することを前提として、毎日の見回りを実施することを求めず、例えばわなが作動したことがテキストメッセージやカメラ画像などによって通知された場合に見回ることによって足りるとす

るなどをいう。以下同じ。)を明確化するよう、鳥獣保護管理基本指針の改正を検討し、結論を得次第、速やかに所要の措置を講ずる。

- ・遠隔監視 I C T機器を活用する場合における適切なわなの見回りの在り方について明確でないこと。
- ・遠隔監視 I C T機器を活用する場合におけるわなの見回り頻度について、遠隔監視 I C T機器を活用するなど毎日の見回りと同等の効果を有する手段を講ずる場合などには毎日の見回りを実施することを求めない都道府県がある一方、1日1回以上の見回りを実施することを求める都道府県があること。

その際、わなの使用に当たっての許可基準において遠隔監視 I C T機器の性能要件を明確化することとし、当該性能要件は、例えば以下の機能のいずれかを有することなど必要最小限となるよう留意する。

- ・遠隔監視 I C T機器が正常に作動していることを遠隔から一定間隔で確認することが可能な機能
- ・鳥獣がわなにかかるなど、わなが作動したことがテキストメッセージやカメラ画像などによって通知される機能

b 環境省は、鳥獣保護管理法第 18 条の 2 の認定を受けようとする者の事業管理責任者（鳥獣保護管理法施行規則第 19 条の 3 に定める事業管理責任者をいう。）及び捕獲従事者（鳥獣の捕獲等（捕獲又は殺傷をいう。）をすする事業（以下「鳥獣捕獲等事業」という。）において鳥獣の捕獲等に従事する者をいう。）等（以下「認定鳥獣捕獲等事業者」という。）が受講することが必要な安全管理講習（同施行規則第 19 条の 2 第 2 項第 9 号イに定める講習をいう。）及び技能知識講習（同施行規則第 19 条の 2 第 2 項第 9 号ロに定める講習をいう。）の教材である「認定鳥獣捕獲等事業者講習テキスト第 12 版」（令和 6 年 2 月環境省自然環境局野生生物課鳥獣保護管理室発行。以下「講習テキスト」という。）等において、「鳥獣捕獲等事業の実施に係る安全管理規程（作成例）」における記載事項も含め、毎日のわなの見回りの徹底を求めていることなどについて、a の鳥獣保護管理基本指針の改正を踏まえ、遠隔監視 I C T機器を活用する場合における合理的なわなの見回りの在り方を明確化する。

c 環境省は、各都道府県作成の「わな捕獲マニュアル」等において、毎日のわなの見回りの徹底を求めている場合があることなどについて、a の鳥獣保護管理基本指針の改正及び b の講習テキスト等の見直しを踏まえ、遠隔監視 I C T機器を活用する場合における合理的なわなの見回りの在り方を明確化するとともに、講習テキストの見直しに基づき、認定鳥獣捕獲等事業者に対する指導を行うよう、遠隔監視 I C T機器を活用する場合に

おける合理的なわなの見回りの在り方について、都道府県に通知するなどの対応を行う。その際、遠隔監視 I C T 機器を活用するなど毎日の見回りと同等の効果を有する手段を講ずる場合などには毎日の見回りを実施することを求めない都道府県の事例を可能な範囲で含むものとする。

- d 農林水産省は、都道府県、市町村等において、a の鳥獣保護管理基本指針の改正及び b の講習テキスト等の見直しを踏まえ、「野生鳥獣被害防止マニュアル【総合対策編】」（令和 5 年 3 月農林水産省農村振興局農村政策部鳥獣対策・農村環境課鳥獣対策室監修。以下「マニュアル」という。）の記載内容にかかわらず、遠隔監視 I C T 機器を活用する場合における合理的なわなの見回りの在り方について、農業従事者に対する捕獲指導等に反映するよう、都道府県に通知するとともに、農林水産省ホームページにおいて鳥獣保護管理基本指針の改正を周知する。
- e 農林水産省は、マニュアルにおいて、わなの設置上の注意点として、日々のわなの見回りを欠かさないなど、わなの適正管理を行うことなどを求めているが、a の鳥獣保護管理基本指針の改正及び b の講習テキスト等の見直しを踏まえ、鳥獣被害対策の基本的な考え方、最新の技術、地域での合意形成の方法等を可能な限り広く掲載した新たなマニュアルを作成し、公表する。その際、遠隔監視 I C T 機器を活用する場合における合理的なわなの見回りの在り方を明確化する。

## ウ 指定自動車教習所の教習におけるデジタル技術の活用等

【a:令和 7 年度措置、

b:令和 8 年度結論、結論を得次第速やかに措置、

c:令和 8 年度措置】

### <実施事項>

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 84 条第 1 項により、自動車及び一般原動機付自転車（以下「自動車等」という。）を運転しようとする者は、都道府県公安委員会の運転免許（以下「免許」という。）を受けなければならないが、同法第 89 条第 1 項により、免許を受けようとする者は、その者の住所地を管轄する都道府県公安委員会の行う運転免許試験を受けなければならないが、同法第 97 条の 2 第 1 項により、同項第 2 号に該当する指定自動車教習所（同法第 99 条第 1 項に基づき、都道府県公安委員会が指定した自動車教習所（同法第 98 条第 1 項に規定する、免許を受けようとする者に対し、自動車の運転に関する技能及び知識について教習を行う施設をいう。）をいう。以下同じ。）が発行した卒業証明書又は修了証明書を有する者（同

法第 99 条の 5 第 5 項に規定する卒業証明書（同項後段に規定する技能検定員の書面による証明が付されているものに限る。）を有する者で当該卒業証明書に係る技能検定を受けた日から起算して 1 年を経過しないもの又は同項に規定する修了証明書（同項後段に規定する技能検定員の書面による証明が付されているものとし、政令で定めるものを除く。）を有する者で当該修了証明書に係る技能検定を受けた日から起算して 3 か月を経過しないものをいう。以下「指定自動車教習所卒業者」という。）に対しては、同法第 97 条の 2 第 1 項に定める運転免許試験（当該卒業証明書又は修了証明書に係る免許に係る同法第 97 条第 1 項第 2 号に掲げる事項についての運転免許試験をいう。）が免除される。

また、同法第 90 条の 2 第 1 項により、免許を受けようとする者は、その種類に応じて、自動車等の運転に関する知識や技能等を習得するための講習を受講することが義務付けられているが、指定自動車教習所卒業者については、これと同内容の教育を受けているものとして、当該講習の受講が免除される。

指定自動車教習所では、免許を受けようとする者に対して、原則として、対面により、自動車の運転に関する知識の教習（道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）第 35 条第 2 項第 4 号に定める学科教習をいう。以下「学科教習」という。）が行われている。

また、道路交通法第 99 条第 1 項第 5 号、道路交通法施行令第 35 条第 3 項第 1 号及び道路交通法施行規則（昭和 35 年総理府令第 60 号）第 33 条第 5 項第 1 号ニにより、指定自動車教習所における自動車の運転に関する技能の教習（同令第 32 条の 6 に定める技能教習をいう。以下「技能教習」という。）については、原則として、自動車（同法第 3 条に定める大型自動二輪車（側車付きのものを含む。以下同じ。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを含む。以下同じ。）を除く。）による教習のうち、当該自動車に、教習指導員（同法第 99 条の 3 第 4 項の教習指導員資格証の交付を受けており、同条第 1 項により、指定自動車教習所を管理する者が選任する教習指導員をいう。以下同じ。）のほか、教習を受ける者（以下「教習生」という。）一人のみが乗車して行うもの（以下「単独教習」という。）により行うこととされている。

令和 6 年末現在、指定自動車教習所は 1,288 か所あるが、令和 6 年には、平成 12 年と比べて、年間の指定自動車教習所卒業者数は約 25%減少する一方、教習指導員数は約 30%減少する中、働き方改革への対応に伴い、特に繁忙期を中心に、教習指導員不足が発生し、主に自動二輪車（大型自動二輪車及び普通自動二輪車をいう。）や大型自動車（道路交通法第 3 条に定める大

型自動車をいう。)等の運転及び技能に関する教習の受付の一時停止や予約が取りにくいことなどによる入校から卒業までの期間の長期化が生じている指定自動車教習所もある。

こうしたことを背景に、一部の指定自動車教習所においては、教習生の利便性向上等に資するデジタル技術を活用した教習を実施し、業務効率化を進めようとしているが、その際、以下に挙げる課題等への対応が必要であるとの声がある。

- ・学科教習については、対面による学科教習（双方向性が確保された状態で行われる対面による学科教習をいう。）と同等の教習の水準が維持されることを前提として、教習生の利便性を図る観点等からオンラインによる学科教習（以下「オンライン学科教習」という。）が一部の指定自動車教習所で実施されているが、当該オンライン学科教習を実施している指定自動車教習所では、「指定自動車教習所におけるオンラインによる学科教習の留意事項について」（令和6年7月18日警察庁交通局運転免許課長通達。以下「オンライン学科教習通達」という。）に基づき、教習生の受講状況の記録画像の全てを教習指導員等が確認することなどが求められることにより、教習指導員等に過大な負担がかかっていること。
- ・技能教習については、無線教習（同規則第33条第5項第1号ニに定める内閣総理大臣が指定する無線指導装置による教習をいう。以下同じ。）等、単独教習以外の方法による教習を実施している指定自動車教習所もある中で、自動補助ブレーキ機能、双方向の音声通話機能、走行データ等から教習生の運転に係る改善点を診断する機能等を複合的に備えたシステム（以下「遠隔教習システム」という。）が開発され、一部の指定自動車教習所における無線教習で活用されている状況であるが、当該遠隔教習システムを活用し、単独教習以外の方法による教習の機会を拡大することができれば、教習指導員の負担軽減等となること。

また、指定自動車教習所に関する法令・通達等の運用が都道府県公安委員会ごとに異なっている事例があり、複数の都道府県において指定自動車教習所を設置し、又は管理する者（以下「指定自動車教習所管理者」という。）の円滑な業務管理に支障が生じているとの声もある。

以上を踏まえ、教習の安全性及び効果を担保しつつ、移動の足の一手段として重要な自動車等の運転に必要な免許の取得に係る教習の円滑化等を図る観点から、教習生の利便性等にも資するデジタル技術を活用した教習の実施により、指定自動車教習所の業務の効率化を実現するため、以下の措置を講ずる。

- a 警察庁は、都道府県警察及び指定自動車教習所に対して、以下のオンライン学科教習に関する事項について明確化し、通知する。
- ・ 現行のオンライン学科教習通達において、オンライン学科教習の実施方式の一つである録画配信方式の留意事項として、動画の視聴途中に教習生の理解度を確認するための小テストを随時挿入させるなど双方向性を担保するよう求めていることについて、小テスト以外の教習生の理解度を確認する手段、具体的には、動画の視聴途中や終了後に、教習生の理解度を確認するための質問フォームを随時挿入させることなどでも差し支えないこと。
  - ・ 現行のオンライン学科教習通達において、オンライン学科教習の実施方式の一つである録画配信方式の留意事項として、教習生の受講状況の記録画像の全てを教習指導員等に確認させるなど教習生が確実に受講したことを担保するよう求めていることについては、長時間離席していることや画面を全く注視できていないことを確認できた際には動画を停止する機能や、小テスト等に一定時間反応しない際には警告した上で教習を中止する機能を備えたシステムを活用することなどでも差し支えないこと。
  - ・ 現行のオンライン学科教習通達において、オンライン学科教習の実施方式の一つである録画配信方式の留意事項として、動画に出演している教習指導員の選任が解かれた場合には、当該教習指導員が出演している動画を使用させないことを求めていることについては、動画に出演している教習指導員の選任が解かれた場合には、当該教習指導員が出演している動画を使用させないことを原則としつつ、その選任の解除がやむを得ない事由によるものである場合、当該教習指導員の選任中に録画された動画を、新たに選任された教習指導員が出演している動画に速やかに差し替えるまでの間、引き続き使用させることが可能であること。
  - ・ 現行のオンライン学科教習通達において、オンライン学科教習の実施方式の一つである録画配信方式の留意事項として、教習指導員の動画への出演については、動画の中で投影した教本、視聴覚教材の内容や、模型等の教習に必要な教材を用いて示す内容に教習指導員が話しながら解説を加えるなど、音声による出演も含まれるようにすること。
- b 警察庁は、技術の進展等に伴い、遠隔教習システムが開発され、一部の指定自動車教習所において無線教習で活用されていることを踏まえ、教習の安全性及び単独教習と同等の教習効果が担保されることを前提として、教習指導員が遠隔教習システムを用いて教習車に同乗せずに行う技能教習（以下「遠隔教習」という。）を、単独教習の例外として位置付け

られている無線教習等とは異なる技能教習の新たな方法として法令上位置付けることも視野に入れて、遠隔教習の実施に当たって最低限必要な遠隔教習システムの機能・性能等に係る要件や、遠隔教習システムが活用可能な教習項目等について検討し、今後の進め方の方向性に係る結論を得る。

その上で、警察庁は、今後の進め方の方向性として、遠隔教習を新たな方法として法令上位置付けることが見込まれるとの結論を得た場合には、技能教習の新たな方法として法令上位置付けることを目的とする実証を遅くとも令和9年度中に実施するなど、当該結論を踏まえ、必要な措置を講ずる。

- c 警察庁は、教習生が録画配信方式によるオンライン学科教習を受けた日が、当該教習生が当該オンライン学科教習の動画を視聴した日又は教習指導員が当該教習生の当該オンライン学科教習の受講状況を確認した日いずれであるかが統一されていないなど、指定自動車教習所に関する法令・通達等の運用が都道府県公安委員会ごとに異なっている事例があることを踏まえ、都道府県公安委員会及び指定自動車教習所関係団体に対し、指定自動車教習所に関する法令・通達等の運用の実態について調査し、都道府県公安委員会ごとの異なる運用（いわゆるローカルルール）によって指定自動車教習所管理者に非合理的な負担が生じていることが認められる場合には、指定自動車教習所管理者に非合理的な負担が生じるローカルルールを防止するための一定の指針を定め、都道府県公安委員会及び指定自動車教習所に周知するなど、必要な措置を講ずる。

## エ 全国における移動の不足の解消

### ＜基本的考え方＞

地域住民や観光客の移動の不足は全国各地で生じている現在進行形の危機であり、今後、生産年齢人口の減少や高齢化に伴う免許返納が進むにつれて、更に大きな危機となるおそれがある。令和6年6月の規制改革実施計画、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定。以下「骨太方針2024」という。）及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）等では「デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋をつける」という観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする。このため、全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行

い、各時点での検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。」とされ、令和7年6月の規制改革実施計画、「経済財政運営と改革の基本方針2025」（令和7年6月13日閣議決定。以下「骨太方針2025」という。）及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」（令和7年6月13日閣議決定）等では「全国の移動の不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、骨太方針2024等を踏まえ、必要な取組を進める。特に、地方の中小都市など、公共交通手段の利便性が低い地域における移動の不足の解消に向けた適切な制度の在り方も含め議論を進める（通院・介護、通勤・通学、買物等の移動の足確保が困難な住民が存在する地域など）」とされており、こうした方針に基づき、内閣府及び国土交通省において各種の取組が進められてきたところである。

こうした中、別紙「自家用車活用事業等のモニタリング及び検証、令和7年12月末時点の評価」（令和8年2月26日内閣府・国土交通省）においても、移動の不足については、改善している値がみられつつ、依然として存在していることが示されていることなどを踏まえ、全国の移動の不足の解消に向けて、引き続きスピード感をもって取組を進めていくことが重要である。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

## <実施事項>

### (1) 自家用車活用事業における自家用車の中間点検の実施主体及び点検方法の明確化

#### 【措置済み】

全国の移動の不足及び地域交通の担い手不足を解消するために令和6年3月末に創設された自家用車活用事業（道路運送法（昭和26年法律第183号）第78条第3号に基づく許可を受けたものをいう。以下同じ。）に用いる車両の整備管理に関する取扱いについては、「自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について」（令和6年3月29日国土交通省物流・自動車局自動車整備課長通達。以下「車両整備管理通達」という。）において、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第2条第4項に定めるタクシー事業者のうち法人である者（以下「法人タクシー事業者」という。）は、当該事業の用に供する自家用車について、自動車点検基準（昭和26年運輸省令第70号。以下「点検基準」という。）に基づき、以下の点検を

行い、当該車両の保安基準（道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）をいう。）に適合するように維持するために必要な整備を行うこととされている。

- ・ 運行前点検（1 日に 1 回、自家用車活用事業の用に供する前に実施する点検）
- ・ 中間点検（3 か月ごとに行う基本的な点検）
- ・ 年次点検（12 か月ごとに行う詳細な点検）
- ・ 開始前点検（自家用車を自家用車活用事業の用に供する前に行う点検）

また、このうち中間点検については、直近の中間点検、年次点検又は開始前点検以降、連続する 2 か月における自家用車活用事業の用に供される頻度が 1 か月当たり 15 日未満又は 40 時間未満である場合、次回の間中間点検を、点検基準別表第 3（事業用自動車等の定期点検基準）の「3 か月ごと項目」に定められた点検項目に代えて、車両整備管理通達別添に基づく簡略化された点検項目（国土交通省において、自家用車における点検項目の故障率や車両の基礎的な安全性を踏まえ、保安上必要であると整理された点検項目をいい、以下「簡略版中間点検」という。）で実施することができるとされている。

一方、簡略版中間点検は、自動車特定整備事業者（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 78 条第 4 項に基づく自動車特定整備事業（同法第 77 条の自動車特定整備事業をいう。）の認証を受けた者をいう。）だけでなく、自家用車の使用者（以下「自家用車使用者」という。）自ら行うことが可能であることが想定され得るものとしているが、自家用車活用事業を行っている一部の法人タクシー事業者において、以下の要因により、簡略版中間点検であったとしても、認証工場（道路運送車両法第 78 条第 1 項に基づく認証を受けた特定整備を行う事業場をいう。以下同じ。）において行うことが必要と認識している実態が確認されている。

- ・ 車両整備管理通達において、自家用車使用者自ら簡略版中間点検を行うことが可能である旨が明記されていないこと。
- ・ 自動車運送事業（道路運送法第 2 条第 2 項に基づく許可を受けたものをいう。）の用に供する自動車の定期点検整備（特定整備を伴うものに限る。以下同じ。）を反復継続的に行うことができるのは認証工場に限られるため、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者が、当該事業の用に供する自家用車についても同様に定期点検整備を行うことができるのは認証工場に限られると誤認している場合があること。

その結果、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者からは、認証工場に自家用車を持ち込むことなどによる、自家用車使用者、自家用車活用事業

を行う法人タクシー事業者や、人手不足が深刻化している自動車整備士（道路運送車両法第 55 条第 1 項に基づき行う自動車整備士技能検定に合格した者をいう。以下同じ。）の負担が生じているとの声がある。

以上を踏まえ、国土交通省は、全国の移動の不足及び地域交通の担い手不足の解消に向けて、自家用車活用事業を促進する観点から、安全性の確保と両立させつつ、自家用車使用者、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者及び自動車整備士の負担を軽減するため、以下の事項について、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者の意見を踏まえつつ、通達等で明確化した上で、法人タクシー事業者等に周知する。

- ・自家用車使用者自ら簡略版中間点検を行うことが可能であること。
- ・認証工場と同様、自家用車使用者自ら適切かつ円滑に行うことが可能な簡略版中間点検の具体的な実施方法。

## （２）自家用有償旅客運送制度に関するローカルルールの見直し

【a, b：令和 8 年度措置】

過疎地域や高齢化が進む地域等で、バスやタクシーのみでは十分な移動サービスを提供することが困難な場合に、住民の生活を支えるための移動手段を確保するため、市町村（特別区を含む。以下同じ。）、特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第 7 号）第 2 条第 2 項に規定する特定非営利活動法人（以下「NPO 法人」という。）など、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 79 条の登録を受けた者（以下「自家用有償旅客運送者」という。）が自家用車を用いて有償にて旅客を運送する制度である自家用有償旅客運送（道路運送法第 78 条第 2 号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。）については、令和 6 年 6 月及び令和 7 年 6 月の規制改革実施計画に基づき、地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 4 条第 2 項の地域公共交通会議をいう。以下同じ。）に係る関係法令や通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）の見直し、運行主体の市町村等からの委託を受けた株式会社への参画が可能であることの明確化などの制度改善が逐次なされており、令和 7 年 3 月末時点で、645 市町村で活用されている。

こうした中、地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン等を示した「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成 18 年 9 月 15 日国土交通省物流・自動車局長通知。以下「地域公共交通会議に係る通知」という。）においては、ローカルルールに対する考え方として、客観的な根拠に基づかないものは認められないとされた

上で、道路運送法施行規則第4条の2第1項及び第2項に規定する地域公共交通会議の構成員は、不合理なローカルルールが存置されていると考える場合には、その旨を地域公共交通会議に申し出ることができ、当該申出があった場合には、地域公共交通会議において、当該ローカルルールの適切性について改めて検証を行い、適時適切に見直しを行うこととされている。

一方、自家用有償旅客運送者であるNPO法人等は、地域公共交通会議によっては、その構成員ではない場合があることから、①地域公共交通会議において定められたローカルルールの背景や理由を把握できない、②その長が地域公共交通会議を主宰する市町村に問い合わせても十分な回答がなされない、③地域公共交通会議に対し、ローカルルールの見直しを提案することができないなどの声がある。

また、一部の市町村においては、地域交通を担当する職員の不足によって職員一人当たりの業務負担が増大していることや、1～2年程度の短期間での人事異動の影響で地域交通制度に係る情報・知見が蓄積されにくいことなどにより、道路運送法第78条第2号を始めとする自家用有償旅客運送に関する規定の趣旨について、正しい理解や知見が不足しており、適切な回答が得られない場合が依然として存在しているとの声がある。

以上を踏まえ、全国の移動の足不足及び地域交通の担い手不足の解消に向けて、持続的かつ合理的な自家用有償旅客運送を促進する観点から、以下の措置を講ずる。

a 国土交通省は、持続的かつ合理的な自家用有償旅客運送が促進されるよう、地域公共交通会議において定められたローカルルールの見直しを検討する機会を十分に確保する観点から、以下の事項を市町村及び都道府県並びに自家用有償旅客運送者に周知するよう、各地方運輸局長等に対する関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。

- ・地域公共交通会議は、自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、道路運送法施行規則第4条の2第1項において、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行っている同規則第49条に規定するNPO法人等を構成員とすることとされていること、また、自家用有償旅客運送の円滑な実施や地域の輸送資源を最大限に活用するため、現に地域公共交通会議の構成員ではない自家用有償旅客運送者であるNPO法人等のほか、教育施設、医療施設、福祉施設、商業施設等の運営者等を含め、より多様な主体により構成することが望ましいこと。

- ・この場合において、全ての自家用有償旅客運送者を地域公共交通会議の構成員とすることが合理的ではない場合においても、地域公共交通会議において、自家用有償旅客運送を行っているNPO法人等を含め、より多様な主体から幅広く意見を聴取するなどの機会を設けること。
- b 国土交通省は、不合理なローカルルールの見直し等を促進する観点から、道路運送法施行規則第51条の10第2項に基づき、同条第1項に基づく更新登録申請書の提出の際に添付を省略することができることとされている書類について、当該書類の内容に変更がないにもかかわらず、指定都道府県（道路運送法施行令（昭和26年政令第250号）第4条第1項に基づき国土交通大臣が指定する都道府県をいう。）や指定市町村（同項に基づき国土交通大臣が指定する市町村をいう。）においてローカルルールとして省略を不可とする運用を行っていないかや、更新登録手続に関する情報提供を行っている市町村において権限行政庁（道路運送法施行規則第2条第1項に規定する権限行政庁をいう。）と異なる情報を提供していないかなど、国土交通省が定める自家用有償旅客運送の規制の運用等の状況に加え、各地域公共交通会議において定められたローカルルールの好事例や不合理なローカルルールの見直し事例、見直しの進捗等について把握を行い、その結果を好事例等として取りまとめ、市町村及び都道府県並びに自家用有償旅客運送者を含め、広く周知する。

## オ 地域の実情に応じた介護サービス提供体制の見直し

### （1）特例介護サービスの枠組み拡張を踏まえた人員配置基準の緩和等

- 【a：（前段）措置済み、（後段）令和8年上期の国会に法案提出、  
b：令和8年検討開始、令和8年度結論、  
令和9年上期までに速やかに措置】

#### ＜実施事項＞

我が国では、生産年齢人口の減少が見込まれる一方で、令和25年（2043年）には65歳以上の高齢者数がピークを迎えるとともに、介護と医療の複合ニーズを抱える85歳以上人口が増加することなどが見込まれている。しかし、高齢化や人口減少については、既に高齢者人口のピークを迎えて減少局面に入っている地方部や高齢者人口が今後急増する都市部など、地域によってそのスピードに大きな差があり、介護サービスの需要と供給の変化にも地域差が生じている。

こうした中で、介護職員に加え介護支援専門員（ケアマネジャー）、看護職等の専門職等といった介護人材の確保ができず介護サービスの提供体制

の維持が困難となる地域や、基準該当サービス（指定居宅サービス等の事業の人員、設備及び運営に関する基準（平成11年厚生省令第37号）で定められる、指定居宅サービス（要介護認定を受けた被保険者のうち居宅において介護を受けるもの（以下「居宅要介護被保険者」という。）が、都道府県知事が指定する者から当該指定に係る居宅サービス事業を行う事業所により行われる居宅サービスをいう。以下同じ。）の事業に係る基準の一部を満たしていないが、所定の基準を踏まえ、都道府県が条例で定める基準を満たすと認められる事業を行う事業所により行われるサービス等をいう。以下同じ。）を利用してなお必要な介護人材の確保が困難である地域があるなど、一部の地域では既に介護サービス提供体制を維持することが困難となっている実態もある。

さらに、第9期介護保険事業計画に基づき介護職員の必要数を集計すると、令和4年度（2022年度）の約215万人と比較して、令和8年度（2026年度）までに約25万人、令和22年度（2040年度）までに約57万人の新たな介護職員の確保が必要であると推計されている一方で、令和5年（2023年）には介護職員数が初めて減少に転じ、令和6年（2024年）はほぼ横ばいで推移し、令和6年10月1日時点で約212万人であった。さらに、介護関係職種の有効求人倍率は恒常的に全職業の有効求人倍率と比較して高い水準にあり、令和7年11月時点で4.12倍であり、介護人材の確保が将来にわたって深刻な課題である。

こうした状況を踏まえ、令和7年6月の規制改革実施計画等に基づき、厚生労働省は、人口減少・サービス需要の変化に応じたサービス提供体制の構築等に向けて、社会保障審議会介護保険部会において検討し、以下の事項を適当であるなどとした「介護保険制度の見直しに関する意見」（令和7年12月25日社会保障審議会介護保険部会。以下「意見」という。）を取りまとめるなど一定程度検討・取組等が進んでいる。

- ・基準該当サービス及び離島等相当サービス（指定居宅サービス及び基準該当サービスの確保が著しく困難である離島その他の地域であって厚生労働大臣が定める基準に該当するものに住所を有する居宅要介護被保険者に対し、都道府県が条例で定める基準を満たすと認められる事業を行う事業所により行われるサービスをいう。以下同じ。また、以下これらを「特例介護サービス」という。）に加えて、地域特性等の実態を踏まえた対応や異なる介護サービス間の連携による配置基準の柔軟化・合理化（①特例介護サービスの枠組みの拡張（「中山間・人口減少地域」（高齢者人口が減少し、サービス需要が減少する地域をいう。以下同じ。）における、管理者や専門職の常勤・専従要件、夜勤要件の緩和等を行う、施設サービスや

特定施設入居者生活介護も対象とした特例介護サービスの新たな種類の設置)、②地域の実情に応じた包括的な評価の仕組み(特例介護サービスの新たな種類の枠組みにおいて、例えば訪問介護について、現行のサービス提供回数に応じた出来高報酬と別途、包括的な評価(月単位の定額払い)を選択可能とすること)、③介護サービスを事業として実施する仕組み(「中山間・人口減少地域」における柔軟な介護サービス基盤の維持・確保の選択肢の一つとして、給付の仕組みに代えて、市町村(特別区を含む。以下同じ。)が関与する事業(地域支援事業の一類型)により、給付と同様に介護保険財源を活用し、事業者が通所介護・訪問介護等(複数のサービスの組合せを含む。)の介護サービス提供を可能とする仕組みを設けること。))

- ・介護支援専門員の更新研修の在り方の見直し(法定研修の受講を要件とした介護支援専門員証の有効期間の更新の仕組みの廃止等)

また、介護サービスの質を評価する仕組みの見直しについては、厚生労働省は、令和5年6月及び令和7年6月の規制改革実施計画に基づき、令和9年度介護報酬改定に向けて、社会保障審議会介護給付費分科会等において引き続き検討を行うこととしている。

さらに、令和6年4月時点で、基準該当サービスの実施保険者数は38都道府県206保険者、離島等相当サービスの実施保険者数は19都道府県31保険者となっている中、意見において、「中山間・人口減少地域」における特例介護サービスの新たな種類の具体的な要件については介護給付費分科会等において引き続き議論を行うこととされているが、その具体の検討に当たっては、基準該当サービスを実施していない市町村や離島等相当サービスの対象地域ではない市町村等から、以下に掲げる声や指摘など、介護人材の確保が将来にわたって深刻な課題であることなどを踏まえ、介護サービス提供体制を維持するため、柔軟な対応が可能となるような制度設計を求められている。

- ・離島等相当サービスの対象地域ではない市町村(その一部の区域に離島等相当サービスの対象地域を含む市町村を含む。)でもサービス提供体制が困難になりつつあることから、特例介護サービスの新たな種類の対象地域の設定において、「中山間・人口減少地域」の対象となる地域の範囲は、地域の実情も踏まえて幅広く設定すべきとの声。
- ・介護サービスの担い手不足が深刻な地域にある小規模事業者等においては、特例介護サービスの新たな種類の適用の前提とされているICT機器の活用等が過度な負担になるとの懸念の声。

- ・地域の実情に応じたサービス提供体制を維持するため、まずは、「中山間・人口減少地域」を対象とする特例介護サービスの新たな類型の人員配置基準の緩和等について、介護サービスの質（アウトカムを含む。）を含めて適切に検証・評価を行う必要があるとの指摘。

以上を踏まえ、令和7年6月の規制改革実施計画に基づく、「高齢者の自立した日常生活を支援する」という介護保険制度の理念を尊重しつつ、介護サービスの質の確保に留意しながら、介護サービスの提供体制を維持する観点から、既存の配置基準にとられない地域の実情に応じたより効率的・効果的な対応が可能となる制度及び運用の見直しなどを早急に進めるため、以下の措置を講ずる。

- a 厚生労働省は、現行の基準該当サービスを活用してもなお介護サービス提供体制の維持が困難な地域があるとの指摘があることなどを踏まえ、地域の実情に応じた柔軟な対応を可能とするため、特例介護サービスの新たな類型を設けることを検討し、結論を得る。

その上で、厚生労働省は、当該結論を踏まえ、令和8年上期の国会に必要な法案を提出する。その際、「中山間・人口減少地域」の対象範囲が人口減少率等の客観的要件等によって過度に限定されないことがないようにする。

- b 特例介護サービスの新たな類型の具体的な要件の検討に当たっては、以下の事項を含めて、令和8年度までに社会保障審議会介護給付費分科会等で結論を得た上で、令和9年上期までに速やかに所要の措置を講ずる。

- ・「中山間・人口減少地域」の対象範囲について、「大都市部」（高齢者人口が令和22年（2040年）にかけて増加し続け、サービス需要が急増する地域をいう。）及び「一般市等」（高齢者人口が増減し、サービス需要の状況が令和22年（2040年）までの間に増加から減少へ転じる地域をいう。）においても既に介護サービスの提供が困難となるエリアを有する地域があることから、その範囲を過度に限定しないことや、具体的な対象地域の特定においては、人口減少率等の客観的要件のみならず市町村の意向が反映されるプロセスとすること。

- ・特例介護サービスの新たな類型について、意見において「職員の負担への配慮の観点から、ICT機器の活用等を前提に、管理者や専門職の常勤・専従要件、夜勤要件の緩和等を行うこと」などが示されているが、既にサービスの担い手不足が深刻な地域にある小規模事業者等においては高齢の介護職員が多く、ICT機器の活用等が困難であるとの声があることから、事業者の規模等にかかわらず実効性のある制度とするため、特例介護サービスの新たな類型の具体的な要件については、介護記録

ソフトなど必要最小限にすることとし、過度な負担とならないようにすること。

- ・地域の実情に応じたサービス提供体制を維持するため、特例介護サービスの新たな類型の人員配置基準や包括的な評価の仕組みについて、他の介護サービスに比べ（特例介護サービスの新たな類型によるサービスと当該サービスと同種の既存の介護サービスとの比較など）、介護サービスの質（人的配置等の構造（ストラクチャー）、サービスの実施内容（プロセス）及びサービスによりもたらされた利用者の状態変化等（アウトカム）に関するものをいう。）が確保されているかを含め、柔軟かつ効率的かつ効果的なサービス提供が行われているかの検証・評価の在り方について検討を行うこと。

## （２）特定施設等における人員配置基準の特例的な柔軟化等の推進

- 【a：①）令和 7 年度以降令和 11 年度まで継続的に措置、  
②）令和 11 年度までに検討・結論、令和 12 年上期までに速やかに措置、  
③、④）令和 7 年度検討開始、令和 8 年度結論・措置、  
b：令和 7 年度検討開始、令和 8 年度結論・措置、  
c：令和 9 年上期までに措置】

### ＜実施事項＞

介護人材の不足が深刻化する中、令和 4 年 6 月及び令和 6 年 6 月の規制改革実施計画に基づき、厚生労働省は、介護の質の維持・向上及び介護職員の負担軽減に資する生産性向上を図る観点から、令和 6 年度介護報酬改定、具体的には指定居宅サービス等の事業の人員、設備及び運営に関する基準（平成 11 年厚生省令第 37 号。以下「居宅基準」という。）の改正により、高齢者施設（介護付き有料老人ホーム等）における人員配置基準について、介護ロボット・ICT 機器の活用など一定の要件を満たす高齢者施設における人員配置基準を特例的に柔軟化した。具体的には、令和 6 年度から、特定施設入居者生活介護（介護付き有料老人ホーム。以下「特定施設」という。）について、生産性向上に先進的に取り組んでいる場合、施設ごとに置くべき看護職員及び介護職員の合計数について、「常勤換算方法で、要介護者である利用者の数が 3（要支援者の場合には 10）又はその端数を増すごとに 0.9 以上であること」とすることなどを可能とする制度（以下「特例的柔軟化制度」という。）を新設した。

また、厚生労働省は、介護現場における生産性の向上に資する取組の促進を図る観点から、介護ロボットや ICT 等のテクノロジーの導入後の継続的

なテクノロジーの活用を支援するため、令和6年度介護報酬改定、具体的には「指定居宅サービスに要する費用の額の算定に関する基準等の一部を改正する告示」（令和6年厚生労働省告示第86号）により、利用者の安全並びに介護サービスの質の確保及び職員の負担軽減に資する方策を検討するための委員会の開催や必要な安全対策を講じた上で、見守り機器（利用者がベッドから離れようとしている状態又は離れたことを感知できるセンサーであり、当該センサーから得られた情報を外部通信機能により職員に通報できる利用者の見守りに資する機器をいう。以下同じ。）、インカム（マイクロホンが取り付けられたイヤホンをいう。以下同じ。）等の職員間の連絡調整の迅速化に資するICT機器（ビジネス用のチャットツールの活用による職員間の連絡調整の迅速化に資するICT機器も含む。以下同じ。）及び介護記録ソフトウェアやスマートフォン等の介護記録の作成の効率化に資するICT機器（複数の機器の連携も含め、データの入力から記録・保存・活用までを一体的に支援するものに限る。以下同じ。）のテクノロジーを全て導入し、生産性向上ガイドラインの内容に基づいた業務改善を継続的に行うとともに、生産性向上の取組の成果を確認した上で、事業年度ごとに1回、実績データの報告を行うことを要件とし、生産性向上のための継続的な取組を評価する生産性向上推進体制加算（Ⅰ）を新設した。

さらに、厚生労働省は、令和6年7月、「令和6年度介護報酬改定 生産性向上推進体制加算について 生産性向上推進体制加算（Ⅰ）及び（Ⅱ）の解説」（令和6年7月厚生労働省老健局高齢者支援課介護業務効率化・生産性向上推進室）を公表し、指定権者、介護事業者等に周知した。

令和8年1月末時点で、特例的柔軟化制度の適用を受けている施設として厚生労働省に報告があったのは3法人34施設、令和7年8月時点で、生産性向上推進体制加算（Ⅰ）の取得割合は全介護事業者の2.7%、特定施設の7.9%であり、特例的柔軟化制度や生産性向上推進体制加算を活用した、介護現場における生産性向上の取組が進められている。

一方、「指定居宅サービス等の事業の人員、設備及び運営に関する基準」等における生産性向上に先進的に取り組む特定施設等に係る人員配置基準の留意点について」（令和6年3月15日厚生労働省老健局高齢者支援課長通知。以下「特定施設通知」という。）及び「生産性向上推進体制加算に関する基本的考え方並びに事務処理手順及び様式例等の提示について」（令和6年3月15日厚生労働省老健局高齢者支援課長通知。以下「生産性向上通知」という。）で示されている、これらの制度や加算の適用要件等について、介護現場における生産性向上に取り組む介護事業者団体や市町村等からは、以下に掲げる声など、介護の質の維持・向上及び介護職員の負担軽減に資する

生産性向上を図ることを前提として、介護事業者の負担軽減を求められている。

- ・特例的柔軟化制度の適用要件として、介護職員の総業務時間に占める利用者のケアに充てる直接介護業務時間の割合が介護ロボットやICT等のテクノロジーを活用して3か月以上実施する試行の前後で増加していることが求められるが、介護用シャワー、自動体位交換器など直接介護業務時間の減少に資する介護ロボット及びICT等のテクノロジーの活用、利用者の入退去による直接介護業務時間の変動などにより適用要件を満たさない場合があり、利用者の満足度や介護職員の心理的負担の状況とあわせて、一定程度の裕度を考慮する必要があるとの声。
- ・特例的柔軟化制度の適用要件の確認や生産性向上推進体制加算（I）の生産性向上の取組成果の確認及び事業年度ごとの実績データの報告のために必要となる介護業務に係るタイムスタディ調査について、調査対象項目が24項目と多い上、各項目毎日10分単位で記録することなど、現場の業務実態や現場で使用されている介護記録ソフトウェア等の仕様に合っていないことによる事務負担が過度に大きいとの声。
- ・特例的柔軟化制度及び生産性向上推進体制加算（I）の適用要件として、介護ロボットやICT等のテクノロジーを活用して3か月以上実施する試行の前後1か月当たりの総業務時間及び超過勤務時間を比較し、導入後にこれらの時間が短縮していることが求められるが、導入前後の調査対象月によって業務日数が異なるため単純比較ができないことや、利用者の一時的な状態の悪化等によって総業務時間及び超過勤務時間の増加につながるなどにより適用要件を満たさない場合があるが、業務日数の変化や利用者の一時的な状態の悪化等が、特定施設通知及び生産性向上通知に示されている「試行期間中に勤務形態に変更が生じる場合についても、比較の対象から除くこと。」等に該当するか否かなど解釈が不明確であるとの声。
- ・介護事業者が生産性向上推進体制加算（I）の適用要件（超過勤務時間や年次有給休暇の改善等）を毎年度改善が求められるものと過度に厳しく誤認しているなど、生産性向上推進体制加算（I）の制度（適用要件を含む。）を十分理解できておらず、当該制度の活用が進んでいないとの声。

こうした状況やこれらの指摘等を踏まえ、介護事業者の負担軽減及び不適切なローカルルールの防止を図りつつ、介護の質の維持・向上及び介護職員の負担軽減に資する生産性向上を図る観点から、以下の措置を講ずる。

- a 厚生労働省は、特定施設通知で示されている介護サービスの質の確保及び職員の負担軽減が行われていることの確認について、特例的柔軟化制度

創設時と比べて直接介護業務時間の減少に資する介護ロボット及びICT等のテクノロジーが広く活用されつつあるなどの状況変化や、こうした新たなテクノロジーの活用を促進し介護職員一人当たりの生産性向上を着実に実現する制度に機動的かつ柔軟に見直すべきであるとの指摘や、利用者の満足度や介護職員の心理的負担といったアウトカムで悪化が見られないことで評価するべきであるとの声があることなどを踏まえ、例えば、間接業務時間の削減に資する介護ロボットやICT等のテクノロジーの導入に限定した効果検証にすることや、介護職員一人当たりの生産性向上に必要最小限の適用要件となるよう、以下の事項を含め、見直しを検討し、必要に応じて社会保障審議会介護給付費分科会の意見を聴いた上で、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。この検討に当たっては、介護サービスの質の確保及び職員の負担軽減を前提として、介護事業者の創意工夫を阻害しないよう配慮する。

- ①特例的柔軟化制度の適用要件として、主に間接介護業務時間の減少に資する見守り機器、インカム等の職員間の連絡調整の迅速化に資するICT機器及び介護記録ソフトウェアやスマートフォン等の介護記録の作成の効率化に資するICT機器のテクノロジーが対象とされているが、特例的柔軟化制度創設時と比べてテクノロジーの活用状況等に変化があることから、介護用シャワー、自動体位交換器など直接介護業務時間の減少に資するテクノロジー活用を行う先進的な特定施設において、生産性向上の取組による業務時間の変化を定量的に取得するなどの実証事業を実施し、介護の質の確保や介護職員の負担軽減についての検証を行うこと。
- ②介護職員の総業務時間に占める利用者のケアに充てる直接介護業務時間の割合が介護ロボットやICT等のテクノロジーを活用して3か月以上実施する試行の前後で増加していることが求められるが、介護事業者の創意工夫による、介護用シャワー、自動体位交換器など直接介護業務時間の減少に資する介護ロボット及びICT等のテクノロジーの利活用を阻害するおそれもあることから、①の検証を踏まえ、直接介護業務時間の減少が認められる結果が出た場合には、直接介護業務の生産性向上に資するテクノロジーの活用を図るため、直接介護業務時間に関する要件について所要の見直しを検討するなど、介護現場の実態に合う方向で適用要件を見直すこと。
- ③介護ロボットやICT等のテクノロジーの導入等による業務時間のタイムスタディ調査について、調査対象項目が24項目と多い上、各項目毎日10分単位で記録することなど、現場の業務実態や現場で使用され

ている介護記録ソフトウェア等の仕様等に合っていないことによる事務負担が過度に大きいとの声があることから、調査対象項目の簡素化（例えば、直接介護業務、間接介護業務、その他（休憩時間及び余裕時間を含む。））や、介護事業者が導入している介護記録ソフトウェア等の仕様等に合わせた業務項目の柔軟化など、タイムスタディ調査に係る事務負担を軽減すること。

- ④特例的柔軟化制度の適用要件として、介護ロボットやICT等のテクノロジーを活用して3か月以上実施する試行の前後1か月当たりの総業務時間及び超過勤務時間を比較し、導入後にこれらの時間が短縮していることが求められるが、導入前後の調査対象月によって業務日数が異なるため単純比較ができないことや、利用者の一時的な状態の悪化等によって総業務時間及び超過勤務時間の増加につながるなどにより適用要件を満たさない場合があることから、業務日数の変化や利用者の一時的な状態の悪化等が、特定施設通知に示されている「試行期間中に勤務形態に変更が生じる場合についても、比較の対象から除くこと。」に該当することなど総業務時間や超過勤務時間の増加の要因が試行に伴うものではない事象によるものであることが明らかな場合については、調査の集計結果を調整できる旨を明確化すること。

- b 厚生労働省は、生産性向上通知で示されている、①生産性向上の取組に関する実績データの厚生労働省への報告及び②生産性向上の取組による業務の効率化及び介護サービスの質の確保並びに介護職員の負担軽減に関する成果があることの確認について、こうした新たなテクノロジーの導入を促進し介護職員一人当たりの生産性向上を着実に実現する制度に機動的かつ柔軟に見直すべきであるとの指摘や、利用者の満足度や介護職員の心理的負担といったアウトカムで悪化が見られないことで評価すべきであるとの声があることなどから、生産性向上推進体制加算（Ⅰ）及び生産性向上推進体制加算（Ⅱ）（以下「生産性向上推進体制加算」という。）を適用する事業者から提出される年度ごとの実績報告の分析結果等を踏まえ、生産性向上の取組による生産性向上の効果検証を十分に行った上で生産性向上推進体制加算の在り方について、例えば、間接業務時間の削減に資する介護ロボットやICT等のテクノロジーの導入に限定した効果検証にすることや、介護職員一人当たりの生産性向上に必要な最小限の適用要件とするなど、新たなテクノロジーの導入を促進し生産性向上を着実に実現する制度となるよう、以下の事項を含め、見直しを検討し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。この検討に当たっては、介護サービ

スの質の確保及び職員の負担軽減を前提として、介護事業者の創意工夫を阻害しないよう配慮する。

- ・介護ロボットやICT等のテクノロジーの導入等による業務時間のタイムスタディ調査について、調査対象項目が24項目と多い上、各項目毎日10分単位で記録することなど、現場の業務実態や現場で使用されている介護記録ソフトウェア等の仕様等に合っていないことによる事務負担が過度に大きいとの声があることから、調査対象項目の簡素化（例えば、直接介護業務、間接介護業務、その他（休憩時間及び余裕時間を含む。））や、介護事業者が導入している介護記録ソフトウェア等の仕様等に合わせた業務項目の柔軟化など、タイムスタディ調査に係る事務負担を軽減すること。
- ・生産性向上推進体制加算（Ⅰ）の適用要件として、介護ロボットやICT等のテクノロジーを活用して3か月以上実施する試行の前後1か月当たりの総業務時間及び超過勤務時間を比較し、導入後にこれらの時間が短縮していることが求められるが、導入前後の調査対象月によって業務日数が異なるため単純比較ができないことや、利用者の一時的な状態の悪化等によって総業務時間及び超過勤務時間の増加につながるなどにより適用要件を満たさない場合があることから、業務日数の変化や利用者の一時的な状態の悪化等が、生産性向上通知に示されている「比較対象の期間中に勤務形態に変更が生じる場合についても、比較の対象から除くこと。」に該当するなど総業務時間や超過勤務時間の増加の要因が試行に伴うものではない事象によるものであることが明らかな場合については、調査の集計結果を調整できる旨を明確化すること。
- c 厚生労働省は、a及びbの措置を踏まえ、「令和6年度介護報酬改定 生産性向上推進体制加算について 生産性向上推進体制加算（Ⅰ）及び（Ⅱ）の解説」を改訂するとともに、「令和6年度介護報酬改定 特定施設における生産性向上に先進的に取り組む場合における人員配置基準の柔軟化の解説」を新たに作成し、公表した上で、指定権者、介護事業者等に周知する。

## カ シフト制における適正な年次有給休暇の取得等

【a～c：令和7年度検討開始、結論を得次第速やかに措置、  
d：令和8年度措置】

### <基本的考え方>

人手不足や労働者のニーズの多様化、季節的な需要の繁閑への対処等を背景として、パートタイム労働者やアルバイトを中心に、労働日や労働時間を一定期間ごとに調整し、特定するような働き方が取り入れられている。典型的なケースでは、労働契約の締結時点では労働日や労働時間を確定的に定めず、一定期間ごとに作成される勤務割や勤務シフトなどにおいて初めて具体的な労働日や労働時間が確定するような形態（以下「シフト制」という。）が取られている。

シフト制には、その時々事情に応じて柔軟に労働日・労働時間を設定できるという点で労働契約当事者双方にメリットがあり得る一方、使用者の都合により、労働日がほとんど設定されなかったり、労働者の希望を超える労働日数が設定されたりすることにより、労働紛争が発生することがある。このため、厚生労働省は、令和4年1月、「いわゆる「シフト制」により就業する労働者の適切な雇用管理を行うための留意事項」（令和4年1月7日厚生労働省労働基準局長、厚生労働省職業安定局長及び厚生労働省雇用環境・均等局長連名通達）を発出し、使用者が現行の労働関係法令等に照らして留意すべき事項を、一覧性をもって示し、使用者においては当該留意すべき事項を踏まえて、適切な雇用管理を行うことが望まれるとしており、留意すべき事項として、労働基準法（昭和22年法律第49号）第39条第1項及び第2項に基づき、使用者は、労働者の雇入れの日から起算して6か月間継続勤務し、全労働日の8割以上出勤したときは、同法所定の日数の年次有給休暇を与えなければならない、同条第3項に基づき、使用者は、所定労働日数が少ない労働者については、所定労働日数に応じた日数分の年次有給休暇を与えなければならない、また、労働者が年次有給休暇を取得した日については、労働者の就労義務が消滅する一方で、同条第9項に基づき、使用者は、所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金等、一定の賃金を支払わなければならないが、シフト制労働者（シフト制を内容とする労働契約（以下「シフト制労働契約」という。）に基づき就労する労働者をいう。以下同じ。）の場合であっても同じであることが示されている。

一方、使用者がシフト制労働者に与えなければならない年次有給休暇について、以下の指摘や声がある。

- ・同条第3項に基づき、使用者は、所定労働日数が少ない労働者に所定労働日数に応じた日数分の年次有給休暇を与えなければならない、当該所定労働日数とは基準日（使用者が労働者に年次有給休暇を与える日をいう。以下同じ。）の時点における所定労働日数であり、労働契約において、週によって所定労働日数が定められている場合には当該日数により、週以外の期間によって所定労働日数が定まっている場合には1年間の所定労働日数

により、それぞれ付与日数が定まる一方で、シフト制労働契約では、具体的な労働日や労働時間がその都度確定されるため、年次有給休暇の日数の算定において参照される所定労働日数を判断し難い場合があり、実務上の支障が生じている。

- ・「訪問介護労働者の法定労働条件の確保について」（平成 16 年 8 月 27 日厚生労働省労働基準局長通達）において、訪問介護労働者の多数を占める「非定型的パートタイムヘルパー」等について、「年次有給休暇が比例付与される日数は、原則として基準日において予定されている今後 1 年間の所定労働日数に応じた日数であるが、予定されている所定労働日数を算出し難い場合には、基準日直前の実績を考慮して所定労働日数を算出することとして差し支えないこと。したがって、例えば、雇入れの日から起算して 6 箇月経過後に付与される年次有給休暇の日数については、過去 6 箇月の労働日数の実績を 2 倍したものを「1 年間の所定労働日数」とみなして判断することで差し支えないこと。」とされていることを参考に、シフト制労働者についても、基準日において所定労働日数を算出し難い場合には、基準日直前の労働日数の実績を考慮して所定労働日数を算出することとして差し支えないとすべきである。
- ・同条第 9 項に基づき、年次有給休暇の期間又は時間に支払われる賃金については、使用者は就業規則その他これに準ずるものを定めた上で、以下①～③のいずれかを支払わなければならないとされているところ、その賃金が労働した日数又は時間数によって算出されるシフト制労働者の場合等において、①や③の手法がとられたとき、②のときと比べて、計算式上賃金が大きく減額されることがある。
  - ①平均賃金（同法第 12 条第 1 項に規定するものをいう。）
  - ②所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金
  - ③健康保険法（大正 11 年法律第 70 号）第 40 条第 1 項に規定する標準報酬月額額の 30 分の 1 に相当する金額（当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合（以下「過半数労働組合」という。）がある場合においてはその労働組合、過半数労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定がある場合に限る。）
- ・シフト制では、労働条件通知書（労働基準法第 15 条第 1 項及び労働基準法施行規則（昭和 22 年厚生省令第 23 号）第 5 条に基づき、使用者が、労働契約の締結に際し、労働者に対して、賃金、労働時間その他の労働条件を明示する書面をいう。）において労働時間として一定の時間が示されていたとしても、その時間とは異なる労働時間が一定期間ごとの勤務割や勤務シフトなどにおいて定められることがある。この場合に、年次有給休暇

の期間又は時間に支払われる賃金の額の算定を行うに当たって、同法第39条第9項に定める「所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金」が選択され、同令第25条第1項第1号に定める「時間によつて定められた賃金については、その金額にその日の所定労働時間数を乗じた金額」が適用されると、いずれの時間を参照して賃金を支払うべきか、判断に迷う。

- ・使用者がシフト制労働者に年次有給休暇を与えなければならないことや、原則としてシフト制労働者の請求する時季に年次有給休暇を取得させなければならないことを知らず、若しくは、知っていても業務・運営に支障が生じることなどを理由に年次有給休暇を与えず、又は、取得させない事例がある一方、シフト制労働者が、使用者がシフト制労働者に年次有給休暇を与えなければならないことや、原則としてシフト制労働者の請求する時季に年次有給休暇を取得させなければならないことを知らず、若しくは、知っていても年次有給休暇の取得をためらう事例がある。
- ・所定労働日数や所定労働時間を定めない働き方が世界的に広がる中、諸外国では、こうした働き方に対応した制度の在り方について議論が進展し、制度化されている国もある。我が国においても、こうした働き方に対応した法制度の在り方を議論する必要がある。

こうした指摘や声を踏まえ、シフト制労働者の心身の疲労を回復させ、労働力の維持培養を図るとともに、ゆとりある生活の実現にも資するという観点から、シフト制労働者が年次有給休暇を適正に取得することを円滑化するとともに、使用者がシフト制労働者に与えなければならない年次有給休暇を適正に管理することを円滑化する必要がある。

以上の基本的考え方に基づき、以下の措置を講ずるべきである。

### <実施事項>

人手不足や労働者のニーズの多様化、季節的な需要の繁閑への対処等を背景として、パートタイム労働者やアルバイトを中心に、労働日や労働時間を一定期間ごとに調整し、特定するような働き方が取り入れられている。典型的なケースでは、労働契約の締結時点では労働日や労働時間を確定的に定めず、一定期間ごとに作成される勤務割や勤務シフトなどにおいて初めて具体的な労働日や労働時間が確定するような形態（以下「シフト制」という。）が取られている。

シフト制には、その時々事情に応じて柔軟に労働日・労働時間を設定できるという点で労働契約当事者双方にメリットがあり得る一方、使用者の都合により、労働日がほとんど設定されなかつたり、労働者の希望を超える労働日数が設定されたりすることにより、労働紛争が発生することがある。こ

のため、厚生労働省は、令和4年1月、「いわゆる「シフト制」により就業する労働者の適切な雇用管理を行うための留意事項」（令和4年1月7日厚生労働省労働基準局長、厚生労働省職業安定局長及び厚生労働省雇用環境・均等局長連名通達）を発出し、使用者が現行の労働関係法令等に照らして留意すべき事項を、一覧性をもって示し、使用者においては当該留意すべき事項を踏まえて、適切な雇用管理を行うことが望まれるとしており、留意すべき事項として、労働基準法（昭和22年法律第49号）第39条第1項及び第2項に基づき、使用者は、労働者の雇入れの日から起算して6か月間継続勤務し、全労働日の8割以上出勤したときは、同法所定の日数の年次有給休暇を与えなければならない、同条第3項に基づき、使用者は、所定労働日数が少ない労働者については、所定労働日数に応じた日数分の年次有給休暇を与えなければならない、また、労働者が年次有給休暇を取得した日については、労働者の就労義務が消滅する一方で、同条第9項に基づき、使用者は、所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金等、一定の賃金を支払わなければならないが、シフト制労働者（シフト制を内容とする労働契約（以下「シフト制労働契約」という。）に基づき就労する労働者をいう。以下同じ。）の場合であっても同じであることが示されている。

一方、使用者がシフト制労働者に与えなければならない年次有給休暇について、以下の指摘や声がある。

- ・同条第3項に基づき、使用者は、所定労働日数が少ない労働者に対して、基準日（使用者が労働者に年次有給休暇を与える日をいう。以下同じ。）における所定労働日数に応じた日数分の年次有給休暇を与えなければならない一方、シフト制労働契約では、年次有給休暇の日数の算定において参照される所定労働日数を判断し難い場合があり、実務上の支障が生じている。
- ・「訪問介護労働者の法定労働条件の確保について」（平成16年8月27日厚生労働省労働基準局長通達）を参考に、年次有給休暇が比例付与される日数は、シフト制労働者についても、基準日において所定労働日数を算出し難い場合には、基準日直前の労働日数の実績を考慮して所定労働日数を算出することとして差し支えないとすべきである。
- ・同条第9項に基づき、年次有給休暇の期間又は時間に支払われる賃金については、以下の①や③の手法がとられたとき、②のときと比べて、シフト制労働者の賃金が大きく減額されることがある。
  - ①平均賃金（同法第12条第1項に規定するものをいう。以下同じ。）
  - ②所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金
  - ③健康保険法（大正11年法律第70号）第40条第1項に規定する標準報

酬月額<sup>1</sup>の30分の1に相当する金額（当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合（以下「過半数労働組合」という。）がある場合においてはその労働組合、過半数労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定がある場合に限る。以下同じ。）

- ・シフト制では、労働条件通知書（労働基準法第15条第1項及び労働基準法施行規則（昭和22年厚生省令第23号）第5条に基づき、使用者が、労働契約の締結に際し、労働者に対して、賃金、労働時間その他の労働条件を明示する書面をいう。以下同じ。）において労働時間として一定の時間が示されていたとしても、その時間とは異なる労働時間が一定期間ごとの勤務割や勤務シフトなどにおいて定められることがあるが、この場合に、年次有給休暇の期間又は時間に支払われる賃金の額の算定を行うに当たって、同法第39条第9項に定める「所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金」が選択され、同令第25条第1項第1号に定める「時間によつて定められた賃金については、その金額にその日の所定労働時間数を乗じた金額」が適用されると、いずれの時間を参照して賃金を支払うべきか、判断に迷う。
- ・使用者がシフト制労働者に年次有給休暇を与えなければならないことや、原則としてシフト制労働者の請求する時季に年次有給休暇を取得させなければならないことを知らず、若しくは、知っていても業務・運営に支障が生じることなどを理由に年次有給休暇を与えず、又は、取得させない事例がある一方、シフト制労働者においても、同様に制度の内容を知らず、若しくは知っていても年次有給休暇の取得をためらう事例がある。
- ・所定労働日数や所定労働時間を定めない働き方が世界的に広がる中、諸外国では、こうした働き方に対応した制度の在り方について議論が進展し、制度化されている国もある。我が国においても、こうした働き方に対応した法制度の在り方を議論する必要がある。

以上の指摘や声を踏まえ、シフト制労働者の心身の疲労を回復させ、労働力の維持培養を図るとともに、ゆとりある生活の実現にも資するという観点から、シフト制労働者が同法第39条に基づく年次有給休暇を適正に取得することを円滑化するとともに、使用者がシフト制労働者に与えなければならない年次有給休暇を適正に管理することを円滑化するため、以下の措置を講ずる。

- a 厚生労働省は、シフト制労働契約では、契約締結時点には、具体的な労働日や労働時間が確定していない場合もあり、こうした場合には、使用者がシフト制労働者に与えなければならない年次有給休暇の日数の算定において参照される所定労働日数を判断し難く、実務上の支障が生じている

との声があることを踏まえ、所定労働日数を定めていないことを理由に、シフト制労働者に適正な日数の年次有給休暇が付与されなくなるのではないよう、使用者がシフト制労働者に与えなければならない年次有給休暇の日数の算定において参照される所定労働日数について、「訪問介護労働者の法定労働条件の確保について」において、「予定されている所定労働日数を算出し難い場合には、基準日直前の実績を考慮して所定労働日数を算出することとして差し支えないこと。したがって、例えば、雇入れの日から起算して6箇月経過後に付与される年次有給休暇の日数については、過去6箇月の労働日数の実績を2倍したものを「1年間の所定労働日数」とみなして判断することで差し支えないこと。」とされていることも参考に、シフト制労働者について、基準日において所定労働日数を算出し難い場合における取扱いを都道府県労働局への通達や厚生労働省ウェブサイト等において明確化し、広く周知する。その際、シフト制労働者の取得可能な年次有給休暇の予見可能性の向上及び使用者のシフト制労働者に与える年次有給休暇の算定等に係る実務上の負担軽減の観点も含め、検討する。

- b 厚生労働省は、同条第9項に基づき、年次有給休暇の期間又は時間に支払われる賃金については、使用者は就業規則その他これに準ずるものを定めた上で、以下①～③のいずれかのものを支払わなければならないとされているところ、その賃金が労働した日数又は時間数によって算出されるシフト制労働者の場合等において、①や③の手法がとられたとき、②のときと比べて、計算式上賃金が大きく減額されることがあることから、労働基準関係法制研究会の報告書において原則として②の手法をとるようにしていくべきではないかとされていることを踏まえつつ、労働者が年次有給休暇を取得する際の賃金の算定方法の在り方について、労働政策審議会において検討し、結論を得次第、速やかに所要の措置を講ずる。

①平均賃金

②所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金

③健康保険法第40条第1項に規定する標準報酬月額<sup>1</sup>の30分の1に相当する金額

- c 厚生労働省は、シフト制では、労働条件通知書において労働時間として一定の時間が示されていたとしても、勤務割や勤務シフトなどにより異なる労働時間が定められることがあるが、この場合に、年次有給休暇の期間又は時間に支払われる賃金の額の算定を行うに当たって、労働基準法第39条第9項に定める「所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金」が選択され、労働基準法施行規則第25条第1項第1号に定める「時間に

よって定められた賃金については、その金額にその日の所定労働時間数を乗じた金額」が適用されると、いずれの時間を参照して賃金を支払うべきか、判断に迷うとの声があることから、当該賃金額の算定に当たっては後者の時間が参照されることを、都道府県労働局への通達や厚生労働省ウェブサイト等において明確化し、広く周知する。

- d 厚生労働省は、使用者がシフト制労働者に年次有給休暇を与えないことや、原則としてシフト制労働者の請求する時季に年次有給休暇を取得させなければならないことを知らず、若しくは、知っていても業務・運営に支障が生じることなどを理由に年次有給休暇を与えず、又は、取得させない事例がある一方、シフト制労働者が、使用者がシフト制労働者に年次有給休暇を与えないことや、原則としてシフト制労働者の請求する時季に年次有給休暇を取得させなければならないことを知らず、若しくは、知っていても年次有給休暇の取得をためらう事例があるとの声を踏まえ、こうした事例を生じさせずシフト制労働者の年次有給休暇の取得率を向上させるため、労働者や使用者などからの意見聴取により、シフト制労働者が年次有給休暇を取得できない要因等を把握する。その際、以下の事項が要因として考えられることにも留意する。

- ・使用者及びシフト制労働者の年次有給休暇制度の認知状況及び理解度
- ・具体的な労働日及び労働時間の確定時期並びに代替要員の確保状況
- ・シフト制労働者の業務の特性、シフトの作成・変更の運用方法

さらに、その結果を踏まえ、都道府県労働局への通達の発出や厚生労働省ウェブサイト等による周知など、シフト制労働者が年次有給休暇を適正かつ円滑に取得できるよう必要な措置を講ずる。また、通達やウェブサイト等において周知を行うに当たっては、労働基準法第 39 条第 1 項に基づき、使用者は、その雇入れの日から起算して 6 か月間継続勤務し全労働日の 8 割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した 10 労働日の年次有給休暇を与えないが、任意の取組として、その雇入れの日から 6 か月間継続勤務した労働者に対し、全労働日の 8 割以上出勤したか否かにかかわらず、継続し、又は分割した 10 労働日の年次有給休暇を与えることは妨げられないことも併せて示すことを検討する。

## キ 緊急通行車両の確認に係る申出のオンライン化

【令和 7 年度措置】

### <基本的考え方>

緊急通行車両（災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）第 76 条第 1 項に規定する緊急通行車両をいう。）は、都道府県又はこれに隣接し若しくは近接する都道府県の地域に係る災害が発生し、又は正に発生しようとしている場合において、災害応急対策が的確かつ円滑に行われるようにするため、同項の規定による車両の道路における通行の禁止又は制限が行われた時であっても道路における通行が可能である。

災害時等における迅速かつ円滑な支援物資等の供給を可能とする体制を構築するため、同法第 50 条第 2 項の規定により災害応急対策を実施しなければならない指定公共機関（同法第 2 条第 5 号に規定する指定公共機関をいう。以下同じ。）等は、災害応急対策に必要な物資の緊急輸送等を実施するために使用する車両について、災害対策基本法施行令（昭和 37 年政令第 288 号）第 33 条第 1 項及び第 2 項に基づき、都道府県知事又は都道府県公安委員会に対する申出により、当該都道府県知事又は都道府県公安委員会から、災害が発生し、又は正に発生しようとしている時より前においても、緊急通行車両（同令第 32 条の 2 第 2 号に掲げるものに限る。以下同じ。）として使用されるものであることの確認を受け、同令第 33 条第 3 項に基づき、緊急通行車両確認標章（災害対策基本法施行規則（昭和 37 年総理府令第 52 号）第 6 条の 2 第 1 項に定める様式の標章をいう。）及び緊急通行車両確認証明書（同条第 2 項に定める様式の証明書をいう。）の交付（以下「事前交付」という。）を受けることができる。さらに、緊急通行車両の確認に係る申出の手続については、同規則第 6 条第 1 項及び第 2 項により、同令第 33 条第 1 項及び第 2 項の申出は同規則別記様式第 3 の申出書を同規則第 6 条第 2 項に掲げる添付書類と共に提出して行うものとされている。

令和 5 年 7 月、「緊急通行車両の確認等に係る事務手続要領の制定について」（令和 5 年 7 月 18 日警察庁交通局交通規制課長通達。以下「令和 5 年課長通達」という。）により、警察庁から都道府県警察等に対し、災害発生前における緊急通行車両であることの確認を受けた車両が増えることにより、災害発生時等において緊急交通路の指定がなされた直後から、多くの緊急通行車両が被災地での災害応急対策に向かうことができるようになるほか、災害発生時等における都道府県公安委員会等の負担軽減にもつながることから、都道府県公安委員会においては、積極的に災害発生前に緊急通行車両であることの確認を行う必要がある旨が示達された。

一方、令和 5 年課長通達において、緊急通行車両の確認に係る申出をオンラインによることが可能であることなどが示されておらず、申出書を当該車両の使用の本拠の位置を管轄する都道府県警察の本部又は警察署に提出して行うものとされていたことなどから、事前交付を受けるためには、例えば、

一部の指定公共機関においては、約 7,000 台の緊急通行車両の確認を受けるため、128 か所の所轄警察署に対して書面による申出（以下「書面申出」という。）を行っており、多いところでは一度に 300 台を超える書面申出を行っているとの声がある。また、緊急通行車両の確認に係る申出は書面により行うことが必要であることや、都道府県によって記載方法や運用方針が異なり、提出書類の部数・種類・書式・記載内容等について都道府県ごとに差があることなどから、法令とその運用に乖離があるとともに、指定公共機関の過大な事務負担となっており、災害時等における緊急通行車両の確認に係る申出の手續の電子化・統一化・簡素化を図るべきであるとの声があった。

このため、令和 7 年 12 月 15 日、事前交付を効率化し、災害時等における迅速な支援物資の供給体制を構築するため、「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和 7 年 11 月 21 日閣議決定）も踏まえ、緊急通行車両の確認に係る都道府県公安委員会に対する申出を e-Gov を通じてオンラインで行うことが可能となり、それに先立ち、令和 7 年 12 月 8 日、「緊急通行車両の確認等に係る事務手続要領の改正について」（令和 7 年 12 月 8 日警察庁交通局交通規制課長通達）により、警察庁から都道府県警察等に対し、都道府県公安委員会においては、積極的に災害発生前に緊急通行車両であることの確認を行う必要がある旨が改めて示達されるとともに、緊急通行車両の確認に係る都道府県公安委員会に対する申出を e-Gov を通じてオンラインによる申出が可能であることを含め、様式、添付書類、記載方法等の申出に関する具体的な運用方針等が示達された。

一方、事前交付を受けるためには、都道府県公安委員会に対する申出と異なり、一部の県においては、同法第 40 条第 1 項に規定する都道府県地域防災計画に基づく防災協定を締結している指定公共機関に対し、県知事に対する申出を引き続き求めているが、当該申出をオンラインで行うことができない状況が続いている。

こうした県においても、事前交付を効率化し、災害時等における迅速な支援物資の供給を可能とする体制を強化する必要がある。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

### <実施事項>

緊急通行車両確認標章（災害対策基本法施行規則（昭和 37 年総理府令第 52 号）第 6 条の 2 第 1 項に定める様式の標章をいう。）及び緊急通行車両確認証明書（同条第 2 項に定める様式の証明書をいう。）の交付（以下「事前交付」という。）を受けるためには、災害対策基本法施行令（昭和 37 年政令第 288 号）第 33 条第 1 項及び第 2 項に基づく緊急通行車両（災害対策基本

法（昭和 36 年法律第 223 号）第 76 条第 1 項に規定する緊急通行車両（同令第 32 条の 2 第 2 号に掲げるものに限る。）をいう。以下同じ。）の確認に係る申出は書面により行うことが必要であることや、都道府県によって記載方法や運用方針が異なり、提出書類の部数・種類・書式・記載内容等について都道府県ごとに差があることなどから、法令とその運用に乖離があるとともに、指定公共機関（同法第 2 条第 5 号に規定する指定公共機関をいう。以下同じ。）の過大な事務負担となっており、災害時等における緊急通行車両の確認に係る申出の手續の電子化・統一化・簡素化を図るべきであるとの声があったことを踏まえ、令和 7 年 12 月、事前交付を効率化し、災害時等における迅速な支援物資の供給体制を構築するため、「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和 7 年 11 月 21 日閣議決定）も踏まえ、同令第 33 条第 1 項及び第 2 項に基づく緊急通行車両の確認に係る都道府県公安委員会に対する申出を e-Gov を利用してオンラインで行うことが可能となった。

一方、事前交付を受けるために、一部の県においては、同法第 40 条第 1 項に規定する都道府県地域防災計画に基づく防災協定を締結している指定公共機関等に対して、県知事に対する申出を求めているが、都道府県公安委員会に対する申出と異なり、当該申出をオンラインで行うことができない場合がある。

内閣府及び消防庁は、こうした状況を踏まえ、災害時等における迅速な支援物資の供給等を可能とする体制を強化するとともに、指定公共機関等の事務負担を軽減する観点から、各都道府県に対し、指定公共機関等が同令第 33 条第 1 項及び第 2 項に基づく緊急通行車両の確認に係る申出を情報システム（e-Gov 等）を通じて、若しくは電子メール等によってオンラインで行うことを可能とするとともに、その旨を周知するよう要請する通知を発出する。あわせて、内閣府ウェブサイトで当該通知を公表する。

## ク 政府情報システムにおける利用者目線での利便性向上（自動車保有関係手續のワンストップサービス等）

### <基本的考え方>

国土交通省等が運営する「自動車保有関係手續のワンストップサービス」（以下「自動車 OSS」という。）は、全国全ての地域において、新車購入、定期車検、引越し、中古車売買、廃車、自動車の輸出・解体等に当たって必要な自動車保有関係手續を、24 時間 365 日いつでもオンラインで一括して行うことを可能としたシステムであり、その利用によって、以下の利点がある。

- ①自動車の所有者、自動車販売事業者や行政書士は、運輸支局、警察署、都道府県税事務所等に出向くことなく、自宅やオフィス等において、スマートフォン、PC等から自動車保有関係手続を、24時間365日いつでもオンラインで一括で行うことができ、時間や労力の負担が大幅に軽減されること。
- ②自動車の所有者、自動車販売事業者や行政書士は、手数料及び税をオンラインで納付できるため、現金や印紙を用意し持ち歩く必要がなくなること。
- 国土交通省及び警察庁を含む関係省庁は、令和2年7月、令和3年6月及び令和4年6月の規制改革実施計画等に基づき、自動車OSSの利用率の更なる向上のため、「オンライン利用率引上げに係る基本計画」（警察庁、令和3年10月4日策定）、「オンライン利用率引上げに係る基本計画（警察庁、総務省及び国土交通省、令和2年12月4日策定、令和3年12月10日改定）」等において様々なオンライン利用率の目標利用率及び目標達成期限を設定した上で、自動車OSSの利用促進策を講じてきている。

自動車OSSの利用状況については、直近の実績（令和6年度実績）で見ると、新車の新規登録手続の申請件数は168.4万件（全体（総申請件数297.0万件）の56.7%）、継続検査（車検）の申請件数は1,099.3万件（全体（総申請件数2,150.6万件）の51.1%）であり、自動車OSSの利用が伸びて約5割以上を占める一方、中古車の新規登録手続の申請件数は0.3万件（全体（総申請件数102.0万件）の0.3%）、中古車の移転登録手続の申請件数は22.7万件（全体（総申請件数655.5万件）の3.4%）、中古車の変更登録手続の申請件数は5.4万件（全体（総申請件数122.2万件）の4.4%）、中古車の抹消登録手続の申請件数は18.9万件（全体（総申請件数406.2万件）の4.6%）、中古車の記載事項変更手続の申請件数は0.4万件（全体（総申請件数5.6万件）の8.0%）であり、中古新規登録、移転登録、変更登録、抹消登録等における自動車OSSの利用率が低い水準となっている。

こうした中、令和3年6月の規制改革実施計画の「オンライン利用率を大胆に引き上げる取組」において、自動車OSSについて、縦割りを排してBPR（Business Process Re-engineering：業務改革）を推進する体制整備を行った上で、手数料の納付や納税を一括化することを含め、利用者目線で利便性の向上に取り組むこととされていることに加え、自動車OSSを利用した場合でも、一部の手続において書類への押印や書面提出を求められるなど、デジタル完結がなされていないとして、国土交通省及び警察庁は、令和7年6月の規制改革実施計画の「自動車保有関係手続のDX」において、自動車保有関係手続のデジタル完結を実現することとされているが、自動車OSSの一般の利用者からは、この他にも、申請が却下されていることが分か

りにくい、クレジットカードでの支払方法の案内が分かりにくいなど、利便性に課題があるとの声が挙がっていることから、行政書士等、自動車保有関係手続を業として行う者のみならず、一般の利用者の意見も踏まえながら、早急に改善を図ることが必要である。

また、デジタル庁設置法（令和3年法律第36号）第4条第2項第17号の規定により、デジタル庁は国の行政機関が行う情報システムの整備及び管理に関する行政各部の事業を統括し及び監理することとされており、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」（令和7年6月13日閣議決定）において、デジタル社会を目指すに当たっては、政府全体として、利用者視点の行政サービスづくりを徹底し、デジタルを活用して様々な課題を具体的に解決し、極力人の手を介さないこと、無駄・不便を発生させないことにより、良質な体験と満足につなげることで、「行政サービスは使いにくい」という既成概念を払拭し、デジタル化について卓越した利便性を実感できる分野を着実に増やしていくことが必要であることとされている。

一方、政府情報システムの利便性を利用者中心の視点に立って恒常的に改善する仕組みについては、令和3年6月の規制改革実施計画の「オンライン利用率を大胆に引き上げる取組」において、デジタル庁は、以下の事項を実施することとされているが、政府情報システム全般において十分整備されていないことから、自動車OSSのみならず政府情報システム全般において利用者の声を吸い上げ、改善につなげる仕組みをデジタル庁主導で速やかに構築することが重要である。

- ・各府省の取組について、各府省からの相談に応じるとともに、取組状況について必要な統括・監理等を行うこと。
- ・各種ワンストップサービスを始めとする取組で得られた知見や各府省の取組の相談等を通じて得た先行事例を基に、各情報システムの特성에応じた有用な情報提供等を行うこと。
- ・ベストプラクティスから標準アーキテクチャを設計して今後構築していくシステムに展開すること。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

## <実施事項>

### (1) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの利便性向上

- 【a, b : 令和7年度措置、  
c : 令和7年度検討開始、令和8年度結論、結論を得次第速やかに措置、  
d : 令和7年度検討開始、結論を得次第速やかに措置】

国土交通省等が運営する「自動車保有関係手続のワンストップサービス」（以下「自動車OSS」という。）は、全国全ての地域において、自動車の保有等のために必要な、自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和37年法律第145号）に基づく自動車の保管場所証明の交付申請や道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく自動車の登録等の諸手続を、24時間365日いつでもオンラインで一括して行うことを可能としたシステムであり、その利用によって、自動車の所有者等の負担軽減といった利点があるが、令和3年6月の規制改革実施計画の「オンライン利用率を大胆に引き上げる取組」において、国土交通省及び警察庁を含む関係省庁は、自動車OSSについて、縦割りを排してBPR（Business Process Re-engineering：業務改革）を推進する体制整備を行った上で、手数料の納付や納税を一括化することを含め、利用者目線で利便性の向上に取り組むこととされていることに加え、自動車OSSを利用した場合でも、一部の手続並びに手数料及び税の納付において書類への押印や書面提出を求められるなど、デジタル完結がなされていないとして、令和7年6月の規制改革実施計画の「自動車保有関係手続のDX」において、自動車保有関係手続のデジタル完結を実現することとされているが、自動車OSSの一般の利用者からは、この他にも、申請が却下されていることが分かりにくい、クレジットカードでの支払方法の案内が分かりにくいなど、利便性に課題があるとの声が挙がっていることから、行政書士など、自動車保有関係手続を業として行う者のみならず、一般の利用者の意見も踏まえながら、早急に改善を図ることが必要である。

以上を踏まえ、自動車の所有者等の負担軽減の観点から、利用者目線で、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省及び警察庁は、デジタル庁の協力を得て、自動車OSSについて利用者目線での恒常的な改善を図るため、一般の利用者から自動車OSSの利便性に関する情報提供（改善提案を含む。）を常時受け付ける仕組みを設ける。
- b 国土交通省は、自動車OSSの画面表示に関し、利用者が当該手続又はシステム仕様を誤認するおそれのある自動車OSSの画面上の案内及び表示について、利用者に誤認を生じさせないように、以下の措置を含む所要の措置を講ずること。
  - ①登録の申請に不備がある場合には、当該申請が審査中ではなく却下されていることを利用者が確実に認知でき、かつ、必要な対応をとることができる表示等に変更すること。
  - ②手数料や税の納付に用いるクレジットカードの事前登録なしに手数料や税の納付の申請の手続を進めることができないことを利用者が確実に

に認知でき、かつ、確実に必要な対応をとることができる表示等に変更すること。

③検査及び登録の申請後に申請内容を確認するためには当該申請の際に申請内容を保存する必要があることを、利用者が確実に認知でき、かつ、必要な対応をとることができる表示等に変更すること。

c 国土交通省は、自動車OSSの利便性の更なる向上の観点から、ウェブアクセシビリティ導入ガイドブック、行政機関の情報提供や行政手続を目的としたウェブサービス等に活用するためのデジタル庁デザインシステムやガイドライン等、ウェブサービス等のUI（User Interface：ユーザーインタフェース）を開発する際に参照すべき簡易チェックリストやユーザー評価取得のガイドライン等を踏まえ、自動車OSSのユーザーインタフェースを柔軟に修正しやすいシステム構成へ将来的に見直すことも視野に、以下の事項について検討し、結論を得次第、速やかに所要の措置を講ずること。

①自動車OSS専用のアドオン（既存のブラウザの機能を拡張するために追加するソフトウェアをいう。）のインストールについて、技術的な必要性及び妥当性の再検証を行った上で、その結果を踏まえ、自動車OSSにおいて、マイナポータルを用いた公的個人認証電子証明書や、事業者等（法人及び個人事業主）が様々なサービスにログインできる認証機能であるGビズIDの利用等も候補に、システムの機能を見直すこと。

②自動車OSSにおいて、自動車の登録等の申請を行う場合には、添付書類をPDF等の電子データによってオンラインで提出することを可能とすること。

d 警察庁は、自動車OSSの利便性の更なる向上の観点から、自動車OSSを利用して行う保管場所証明申請の添付書類（契約書の写し、車両保管場所の見取図等）について、電磁的方法をもって提出可能なファイル形式が画像形式に限定されていること、その容量も1ファイル当たり100KBに限定されていることなど、現在一般に使用されるスマートフォンやPC等から提出しにくい仕様であることから、現在の自動車OSSの利用環境に合わせた仕様に変更されるよう、必要な措置を講ずること。

## （2）政府情報システム全般における利用者目線での利便性向上

【a, c, e：令和7年度から令和10年度まで継続的に措置、  
b：（前段）令和7年度措置、  
（後段）令和8年度から令和10年度まで継続的に措置、

d：令和7年度検討開始、令和8年度措置】

デジタル庁設置法（令和3年法律第36号）第4条第2項第17号の規定により、デジタル庁は国の行政機関が行う情報システムの整備及び管理に関する行政各部の事業を統括し及び監理することとされており、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」（令和7年6月13日閣議決定）において、デジタル社会を目指すに当たっては、政府全体として、利用者視点の行政サービスづくりを徹底し、デジタルを活用して様々な課題を具体的に解決し、極力人の手を介さないこと、無駄・不便を発生させないことにより、良質な体験と満足につなげることで、「行政サービスは使いにくい」という既成概念を払拭し、デジタル化について卓越した利便性を実感できる分野を着実に増やしていくことが必要であることとされている。

一方、政府情報システムの利便性を利用者中心の視点に立って恒常的に改善する仕組みについては、令和3年6月の規制改革実施計画の「オンライン利用率を大胆に引き上げる取組」において、デジタル庁は、以下の事項を実施することとされているにもかかわらず、政府情報システム全般において十分整備されていないことから、自動車O S Sのみならず政府情報システム全般において、利用者の声を吸い上げ、改善につなげる仕組みをデジタル庁主導で速やかに構築することが重要である。

- ・各府省の取組について、各府省からの相談に応じるとともに、取組状況について必要な統括・監理等を行うこと。
- ・各種ワンストップサービスを始めとする取組で得られた知見や各府省の取組の相談等を通じて得た先行事例を基に、各情報システムの特性に応じた有用な情報提供等を行うこと。
- ・ベストプラクティスから標準アーキテクチャを設計して今後構築していくシステムに展開すること。

以上を踏まえ、政府情報システム全般における利便性向上の観点から、利用者目線で、以下の措置を講ずる。

- a デジタル庁は、各府省庁において、政府情報システムの利用者からの当該情報システムの利便性等に関する評価、提案、指摘等（以下「フィードバック」という。）に基づき、当該政府情報システムの点検と見直しを機動的かつ柔軟に短期間で繰り返し行い、その利便性を迅速かつ継続的に向上させるサイクルが定着するよう、利用者中心の視点に立ち、誤操作を起こしにくく安全で、利用ニーズに合致した使いやすい政府情報システム及びユーザーインタフェースを提供するに当たって考慮すべき設計及び評価の指針についてまとめた「DS-670.1 ユーザビリティガイドライン」（令和7年9月30日デジタル社会推進会議幹事会決定。以下「ユーザビリテ

ィガイドライン」という。)や利用者中心の視点に立ち、誤操作を起こしにくく安全で、利用ニーズに合致した使いやすい政府情報システム及びユーザーインターフェースを提供するための基本的な原則や手法を紹介する「DS-671.1 ユーザビリティ導入ガイドブック」(令和7年10月16日技術検討会議サービスデザインタスクフォース。以下「ユーザビリティ導入ガイドブック」という。)等の活用を推進するとともに、これらの改善活動が円滑に進むよう各府省庁を支援するため、各省庁との情報共有を行うためのツールの整備その他の環境を整備する。

- b デジタル庁は、a の取組を推進するため、政府情報システムの利用者から統一的な指標に基づいた定量的な満足度と利便性等に関するフィードバックを直接収集・分析することができる仕組みを整備するとともに、各府省庁に対して、所管する政府情報システムに当該仕組みを組み込むよう要請し、改善状況を定期的に確認し、必要に応じ、改善を促す。
- c デジタル庁は、利用者に直接確認し、統一的な指標に基づき定量的に測定した満足度(以下「利用者満足度」という。)の高い政府情報システム(利用者満足度が大きく向上したものも含む。)を定期的に優良事例として公表し、各府省庁に共有する。あわせて、デジタル庁は、政府情報システムの開発、運用・保守等について、各府省庁において政府情報システムの利便性の向上に実効性ある取組が自律的かつ継続的に行われるよう、以下の方策を含め、必要な方策を検討し、結論を得次第、速やかに措置する。
  - ①政府情報システムの運用・保守契約(その他の契約と一体となったものを含む。以下同じ。)において、請負事業者等が当該政府情報システムの利便性を恒常的に向上させることを内容とした標準的な記述事項を検討し、デジタル社会推進標準ガイドライン群(サービス・業務改革並びにこれらに伴う政府情報システムの整備及び管理についての手続・手順や、各種技術標準等に関する共通ルールや参考ドキュメントをまとめたものをいう。)の関連箇所を変更すること。
  - ②利用者満足度の低い政府情報システムについては、当該政府情報システムの開発、運用・保守等の請負事業者等に対して、速やかな改善を要請すること。
- d デジタル庁は、政府情報システムの利便性向上の必要性及び重要性が認識されるよう、政府情報システムの開発又は運用・保守を請け負う事業者に対して、例えば、利用者の満足度の高い政府情報システムを優良事例として紹介すること、調達の実績として利用可能とすること又は満足度の低い政府情報システムには改善を要請することなどの方策について検討し、結論を得次第、速やかに措置する。

- e 各府省庁は、所管する政府情報システムの実際の利用者からの当該情報システムの利便性等に関する直接的なフィードバックに基づき、当該政府情報システムの点検と見直しを機動的かつ柔軟に短期間で繰り返し行い、その利便性を迅速かつ継続的に向上させるサイクルが定着するよう、所管する政府情報システムについて、ユーザビリティガイドラインやユーザビリティ導入ガイドブック等を踏まえ、必要に応じて、a のデジタル庁の支援も活用しつつ、以下の措置を講ずる。
- ①b のデジタル庁の要請も踏まえ、当該政府情報システムに関して、実際の利用者から定量的な満足度と利便性等に関する直接的なフィードバック等の収集・分析を行う仕組み等を整備の上、定期的に当該収集・分析を行うこと。
- ②c の方策も踏まえ、政府情報システムの利便性の向上に実効性ある取組を自律的かつ継続的に行うこと。

## (その他経済対策関連事項)

令和7年11月21日に閣議決定された「強い経済」を実現する総合経済対策においては、規制改革実施計画の関連として、以下の7つの施策が盛り込まれた。

### 第1節 生活の安全保障・物価高への対応

- ①長期相続登記等未了土地解消事業の対象の更なる明確化
- ②地方公共団体の入札参加資格審査申請手続の共通化・デジタル化に向けた取組
- ③光ファイバー整備の円滑化のための収容空間等の整備状況の一元的な情報公開とワンストップ化等

### 第2節 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現

- ④緊急通行車両の申請のオンライン化
- ⑤全国がん登録の更なる利活用に向けた整備
- ⑥第一類医薬品の販売区分の定期的見直し
- ⑦非上場株式の発行・流通の活性化

このうち、第2節の④は本中間答申の2. キ、⑤は本中間答申の1. ア、⑥及び⑦は同経済対策に内容が記載されているが、第1節の各施策の内容については以下のとおりである。

#### ケ 長期相続登記等未了土地解消事業の対象の更なる明確化

【令和7年度結論】

地域経済を牽引する事業の立地を促進するため、法務局が一定の公共性が認められる場合に所有者不明土地の所有者探索を無償で行う仕組み（長期相続登記等未了土地解消事業）の対象範囲の更なる明確化について、令和7年度中に結論を得る。

#### コ 地方公共団体の入札参加資格審査申請手続の共通化・デジタル化に向けた取組

【令和7年度結論】

地方公共団体の入札参加資格審査手続に係る全国共通システムについて、利用者の利便性を一層向上させる観点などから、令和7年度内に、地方公共団体の既存システムの現状分析を深掘りした上で、全国共通システムの詳細な機能の在り方等について一定の結論を得る。

## サ 光ファイバー整備の円滑化のための収容空間等の整備状況の一元的な情報公開とワンストップ化等

### 【令和7年度措置】

光ファイバーのインフラ整備等を進めるための手続に要する時間・費用を抑制するため、散在する河川・道路の光ファイバーや光ファイバーを収容している施設の位置情報や管理者の情報を集約化し、一元的な情報公開とワンストップ申請等を可能とするプラットフォームを令和7年度内に構築する。

### Ⅲ 今後の検討の方向性

人口減少・少子高齢化等の課題を克服し、日本経済の成長と地方の活性化につなげるためには、絶え間ない規制改革の取組が重要であり、令和7年12月24日の第26回規制改革推進会議で示した「規制・制度改革の今後の検討課題」について、令和8年夏に政府が策定予定の規制改革実施計画に向けて答申を取りまとめるため、スピード感を持って具体的な審議を進めるとともに、必要に応じて関連する会議との連携に努めていく。

特に、「強い経済の実現」に向けた検討課題については、日本成長戦略本部と連携して取り組んでいく。まず、令和8年夏までの先行的な対応として、日本成長戦略本部等における検討に反映されるよう、成長戦略に資する規制・制度改革についても議論していく。また、令和8年夏以降においては、各ロードマップ・各戦略を含む日本成長戦略の内容も踏まえ、規制・制度改革の観点で、成長戦略に資する新たな議論を行うとともに、決定事項に対するフォローアップに取り組んでいく。

また、AIの社会実装を通じて社会課題を解決し、社会・経済の更なる発展を図るためには、著しいAIの進化速度に対応し、先んじてAIの利用・開発に係る障害を把握することが重要である。このため、人工知能戦略本部と連携しながら、様々な局面におけるAIの社会実装の実現に向けて、国民の声を聴きながら、既存の規制や制度の在り方を利用者目線で見直していく。

自家用車活用事業等のモニタリング及び検証、令和7年12月末時点の評価及び移動の不足の改善状況についての検証、令和7年12月末時点の利用者目線での検証結果の評価

令和8年2月26日  
内閣府・国土交通省

## 1. モニタリング実施内容

### (1) 国土交通省

#### ① モニタリング項目

##### ア 自家用車活用事業について

- a 営業区域ごとの自家用車活用事業の許可事業者数、登録ドライバー増加人数、稼働台数、運行回数について、運行開始以降週単位で公表。
- b 特別区・武三交通圏、京浜交通圏、名古屋交通圏、京都市域交通圏、札幌交通圏、仙台市、県南中央交通圏（埼玉）、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏及び福岡交通圏の配車アプリによるマッチング率を、運行開始以降毎日・毎時単位で公表。

##### イ 自家用有償旅客運送について

運用改善後の導入状況を随時公表。

#### ② 自家用車活用事業等のバージョンアップ

上記のモニタリング結果を踏まえ、令和6年中に以下の措置を実施。

- ア 雨天時・酷暑における使用可能時間帯等の制限緩和
- イ イベント等があった場合における使用可能時間帯等の制限緩和
- ウ 大都市部以外の地域における使用可能時間帯等の制限緩和
- エ 災害対応時における使用可能時間帯等の制限緩和
- オ 配車アプリを使用しない自家用車活用事業の導入
- カ 鉄道等の公共交通機関の遅延時における自家用車活用事業の活用

### (2) 内閣府

「移動の不足の改善状況についての検証及び令和7年9月末時点の利用者目線での検証結果の評価」（令和8年2月20日内閣府）の1. 調査実施内容に加え、以下のとおり。

#### ア ホテル・旅館

##### a 対象地域

大規模団体 2団体（人口100万人以上：2団体）

中規模団体 3団体（人口20万人以上100万人未満：3団体）

小規模団体 5団体（人口20万人未満：5団体）

b 調査期間

令和7年10月6日（月）～10月23日（木）

c 調査方法

全国10地域にある10のホテル・旅館に対し、書面調査を実施。

イ 飲食店

a 対象地域

大規模団体 2団体（人口100万人以上：2団体）

中規模団体 3団体（人口20万人以上100万人未満：3団体）

小規模団体 4団体（人口20万人未満：4団体）

b 調査期間

令和7年10月6日（月）～10月23日（木）

c 調査方法

全国9地域にある10の飲食店に対し、書面調査を実施。

2. モニタリング結果の検証及び移動の不足の改善状況についての検証

モニタリング結果の検証及び移動の不足の改善状況についての検証については、別添1、2のとおりである。

3. 令和7年12月末時点での評価

移動の不足解消に向けて、自家用車活用事業等に係る取組がなされており、移動の不足を解消するツールとして広がっている。これにより、大都市12地域における配車マッチング率は着実に改善しているほか、利用者目線でみても、前回調査（令和7年3月公表）から若干改善している値もみられる。他方、移動の不足は依然として存在しており、特に、地方の中小都市などにおいて、移動の不足が確認されていることから、全国の移動の不足解消に向けて、自家用車活用事業等に関する各種取組を、引き続きスピード感をもって行うことが必要と考えられる。

以上

## 別添 1

### 自家用車活用事業等のモニタリング結果の検証

令和 8 年 2 月 26 日  
国 土 交 通 省

#### (1) タクシー及び自家用車活用事業の配車アプリによるマッチング率

国土交通省では、配車アプリによるタクシー・自家用車活用事業の配車依頼件数に対する承諾件数、いわゆる「マッチング率」を毎週集計し、公表しているところ。自家用車活用事業導入前の令和 5 年と導入後の令和 6 年 4 月以降のマッチング率を月ごとに比較すると、約 8 割～9 割の時間帯でマッチング率が改善している。

(比較月：マッチング率が改善した時間帯)

##### 令和 6 年度

- ・ 4 月：88%
- ・ 5 月：89%
- ・ 6 月：89%
- ・ 7 月：77%
- ・ 8 月：85%
- ・ 9 月：85%
- ・ 10 月：83%
- ・ 11 月：83%
- ・ 12 月：83%
- ・ 1 月：85%
- ・ 2 月：88%
- ・ 3 月：88%

##### 令和 7 年度

- ・ 4 月：92%
- ・ 5 月：93%
- ・ 6 月：96%
- ・ 7 月：97%
- ・ 8 月：96%
- ・ 9 月：92%
- ・ 10 月：95%

#### (2) (1) の地域以外の地域における施策効果の把握

配車アプリデータが十分に確認できない地域における施策効果の把握に努めた。例えば、自家用車活用事業を活用した地方公共団体の首長からは以下のコメント。

- 自家用車活用事業を導入したところ、車両の増加により市民の交通手段も確保され、オーバーツーリズムの解消が図られた。
- 深夜の時間帯や忘年会・新年会シーズンに対応できるよう、自家用車活用事業を導入したところ、タクシーへの苦情がほとんどなくなるとともに、夜の需要に応えられようになったため、地域の活性化につながった。

- 自家用車活用事業は、タクシー事業者により安全・安心が確保されている点やタクシードライバー不足・繁忙時間帯対応として有効と考える。
- 自家用車活用事業のドライバーからステップアップして、新たな二種免許ドライバーの確保につながることも期待している。
- 自家用車活用事業はタクシーの補完として、タクシーの待ち時間の短縮につながっており、特に高齢者や交通手段が限られている地域住民に対して、柔軟な移動手段を提供できるものと期待している。
- 自家用車活用事業の導入により、来訪者が大幅に増加するイベント開催時において移動の足の補完につながった。
- 自家用車活用事業を導入することにより、タクシーの不足する時間帯において、市民、観光客だけでなく、ビジネス客の移動も支えている。
- 平日の日中に自家用車活用事業を導入することで、夜の繁忙時間帯にタクシーを運行できる余力を確保することができた。

### (3) 国土交通省「交通空白」解消本部における取組

全国各地で、タクシー、乗合タクシー、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送等を地域住民や来訪者が使えないといった「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、令和6年7月17日に、国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部を設置した。同本部のもと、「地域の足」や「観光の足」の確保に向け、自家用車活用事業・自家用有償旅客運送の取組に未着手の自治体への伴走支援や、自治体とタクシー事業者等との橋渡しなど、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組を進めてきたところ。その取組の状況は以下のとおり。

#### ① 「地域の足」「観光の足」確保に向けた取組状況

令和7年2月に市町村等を対象とした「交通空白」リストアップ調査を行い、令和7年12月までに運輸局・運輸支局により、首長等の訪問などの「交通空白」解消に向けた取組を進めてきたところ。

さらに、令和6年11月に「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設置し、お困りごとを抱える自治体・交通事業者等と様々な分野の企業・団体群の連携・協働体制のもと、実効性及び持続可能性のある取組を全国規模で推進している。設置時点（令和6年11月25日）では167者であった会員数は、令和7年12月31日時点では1,365者まで増加している。

国土交通省では、令和7年5月にとりまとめた「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間」として、地方運輸局等による伴走支援や民間技術・サー

ビスの活用など国による総合的な後押しの下、自治体等における持続可能な体制の構築も進め、全国の「交通空白」の解消を図る。

② 自家用車活用事業の許可・運行開始済地域がある都道府県数

- ・第1回本部（令和6年7月17日）時点：21都道府県
- ・第2回本部（令和6年9月4日）時点：22都道府県
- ・第3回本部（令和6年12月11日）時点：47都道府県

③ 自家用有償旅客運送の導入状況・効果

- ・直近10年間の新規導入は平均約22主体だが、令和5年12月末の運用改善以降、平均を大きく上回るペースで、約1年で69主体で導入
- ・「活力ある地方を創る首長の会」の会員を対象に、全国自治体ライドシェア連絡協議会（全自連）が令和6年12月に実施したアンケート結果によれば、自家用有償旅客運送・自家用車活用事業の制度改善について、6割を超える自治体が有効と評価

（4）各種モニタリング結果の検証

国土交通省において実施した各種取組により、自家用車活用事業は143地域（令和7年11月23日時点）、自家用有償旅客運送は647地域（令和7年8月31日時点）において導入されていることから、「全国で広く利用されている」と考えられる。

また、国土交通省の実施したモニタリングにおいて、配車マッチング率が大幅に改善しているほか、地方公共団体の首長から、「タクシードライバー不足・繁忙時間帯対応として有効」、「タクシーへの苦情がほとんどなくなるとともに、夜の需要に応えられようになったため、地域の活性化につながった」コメントがあったこと等を踏まえても、「移動の足」不足を解消するためのツールとして浸透し、効果が出ていると考えられる。

他方で、内閣府の調査結果においては、中小規模の地方公共団体においては、「地域の公共交通機関の利便性について、不便である」との利用者の声も確認されるため、中小規模の地方公共団体の関係者が、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送を活用したいと考えた際に、効果的にこれらの制度を活用できるような運用改善を講じていく必要があると考えられる。

なお、内閣府調査結果を踏まえると、生活者、中小規模の団体の生活者や旅行者に対する移動実態等に関する調査結果においては、個別輸送サービスであるタクシー利用に関して困った経験をした利用者については、同調査で回答をした利用者の割合を鑑みると、地域の「移動の足」の確保のための課題解決に当たっては、個別輸送サービスのみに着目するのではなく、個別輸送サービス

も含め、各地域の移動ニーズに対して交通モードを総合して対応していくことが必要である。

この点、全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、自家用車活用事業、自家用有償旅客運送をはじめ、様々なツールが着実に浸透してきた。また、令和6年7月に設置された国土交通省「交通空白」解消本部のもと、地方運輸局等による伴走支援等を行いつつ、同年11月には「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを立ち上げ、お困りごとを抱える自治体や交通事業者等と様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働により、実効性及び持続可能性のある取組を全国規模で推進する体制を整え、「地域の足」・「観光の足」の確保を強力に進めてきたところ。同本部においては、令和7年5月にとりまとめた「「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」に基づき、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間」として、地方運輸局等による伴走支援や民間技術・サービスの活用など国による総合的な後押しの下、自治体等における持続可能な体制の構築も進めながら、あらゆる輸送手段を総動員し、全国各地の「交通空白」解消に向けた取組を強化する。

別添 2

自家用車活用事業等のモニタリング結果の検証及び  
移動の不足の改善状況についての検証

令和 8 年 2 月 26 日  
内 閣 府

「移動の不足の改善状況についての検証及び令和 7 年 9 月末時点の利用者目線での検証結果の評価」（令和 8 年 2 月 20 日内閣府）の 2. 調査結果の検証に加え、以下のとおり。

① ホテル・旅館

ホテル・旅館については、調査に協力いただいた全10施設が直近 3 か月の間に利用客からタクシー手配の依頼を受けており、利用客を待たせてしまった、タクシー手配ができなかったなど、タクシー手配に困難が生じている。

令和 7 年 10 月時点の全国のホテル・旅館のタクシー手配の状況（サンプル調査）①

- ▶ 全国の移動実態やタクシー手配のしやすさ等を把握するため、内閣府において全国10地域にある10のホテル・旅館に協力いただき、書面による調査を実施。
- ▶ その結果、全10施設が直近3か月の間に利用客からタクシー手配の依頼を受けており、利用客を待たせてしまった、タクシー手配ができなかったなど、タクシー手配に困難が生じている。

北海道	<p>【北海道 札幌市(大規模団体、人口：199.6万人)】 (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分 (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり (タクシー手配の際に生じた困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。</li> <li>・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。(タクシー手配時の困難に関するエピソード)</li> <li>・お客様にご不便をかけているのと同時にスタッフの負担も増している。場合によってはクレームにもつながる。</li> </ul>	関東	<p>【神奈川県 足柄下郡箱根町(小規模団体、人口：1.1万人)】 (最寄り駅からの距離) 徒歩10～14分 (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり (タクシー手配の際に生じた困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。</li> <li>・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。</li> <li>・タクシー到着まで時間を要することを理由に利用客から依頼をキャンセルされた。</li> <li>・タクシー会社に連絡がつかなかった。(タクシー手配時の困難に関するエピソード)</li> <li>・チェックアウトのピークタイムに、タクシーが来ない、もう30分待たされた等のクレームが発生して、業務に支障が出るのがしばしばあった。特に、暑い日や雨の日が多かった。また、大きなキャリーケースを持った外国人客からのクレームが多い。</li> </ul>
東北	<p>【秋田県 大仙市(小規模団体、人口：7.4万人)】 (最寄り駅からの距離) 車5～9分 (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり (タクシー手配の際に生じた困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。</li> <li>・地元のタクシー会社の保有しているタクシーが少ない。16時以降は断られることが多い。18時以降は営業していない。(タクシー手配時の困難に関するエピソード)</li> <li>・当社で駅送迎をしているが、17時以降は送迎サービスをしていない。しかし、地元のタクシー会社でも断られることが多いため、17時以降も当社でやらざるを得ない。送迎でスタッフが減るため、現場の負担が大きくなる。宿泊客にタクシーの手配をお願いしても、地元から離れた営業所の場合も断られることが多く、たらい回しにされた挙句に当社で送迎サービスをする人が多い。</li> </ul>	中部	<p>【長野県 北佐久郡軽井沢町(小規模団体、人口：2.2万人)】 (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分 (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり (タクシー手配の際に生じた困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。</li> <li>・タクシー到着まで時間を要することを理由に利用客から依頼をキャンセルされた。</li> <li>・タクシー会社に連絡がつかなかった。(タクシー手配時の困難に関するエピソード)</li> <li>・タクシー会社への連絡が取れずタクシーの手配ができずに、やむを得ずホテルにて送迎を行った。また、こういった場合のお客様への説明にも苦慮した。</li> </ul>
関東	<p>【埼玉県 さいたま市(大規模団体、人口：135.1万人)】 (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分 (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり (タクシー手配の際に生じた困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。</li> <li>・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。</li> <li>・早い時間帯の対応がしてもらえない。(タクシー手配時の困難に関するエピソード)</li> <li>・回答なし</li> </ul>		

※上記は、書面調査の回答の概要を記載しており、事実関係は未確認。

1

## 令和7年10月時点の全国のホテル・旅館のタクシー手配の状況（サンプル調査）②

近畿	<p><b>【三重県 鳥羽市(小規模団体、人口：1.6万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 車5～9分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      ・タクシー到着まで時間を要することを理由に利用客から依頼をキャンセルされた。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・タクシー手配が困難なことにより、時間外の無料送迎をせざるをえないことがある。顧客対応の業務であることには違いないが料金徴収することもかなわず売上向上や利益向上にはつながりにくい。またタクシー手配できないことにより顧客満足度が下がらただけでなく、顧客側も宿が無料送迎することが当たり前のような空気になり、従業員の対応負担の増加にもつながっている。</p>	中国・四国	<p>・タクシーの手配に手間を取られてしまい、他のお客様に対応できずサービスの低下をまねいた。他の業務ができなくなる。                      ・タクシーの手配ができずインバウンド客（通訳を介して）からクレームを受けた。                      ・普段からタクシー手配ができない状況。お客様からクレームを受けるのは当館のせいではないので理不尽に思う。怒鳴られることもありどう対応すればよいのか困る。クレーム対応にうんざりしている。                      ・クレームが発生した（しそな）場合、本来なら行っていない駅送迎を人員不足の中で対応せざるを得ない状況。                      ・頑張っても良い接客をしてもタクシーが手配できないことをOTAなどのアンケートに書き込みされて当館の評価が下がってしまった。                      ・電話しても来ないのになぜか駅には待機している。地域のホテルも同じ状況とのこと。駅に近いホテルは電話で断られ続けるとスタッフがタクシーを駅まで捕まえてわざわざ歩いて行くとのこと。                      ・このような状況によって、当館ではタクシー及び代行会社のリストを作成し、お客様にお渡ししてご自身で予約をしていただいている（タクシーの台数が少なく手配ができない旨をお詫びした上で）。お客様は不満がどうしようもない。                      ・地元のお客様から、（観光地にもかかわらず）旅館がタクシー手配の業務ができないとはけしからんというお声を組合にいただいた。他の旅館ホテルも同様の現状を理解してほしい。                      ・地方は都会と違う。都会と一緒にしないでほしい。配車アプリもない。（あっても使えない）                      ・お客様に多大なご負担や迷惑をかけている。観光地や離れた駅まで歩くしか方法がない。路線バスも「運転手不足で減便」されバスの利用も乗り継ぎや遠回りになったり、時間がかかりすぎて不便。バスもあてにならない。</p>
	<p><b>【奈良県 奈良市(中規模団体、人口：34.7万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      ・タクシー会社に連絡がつかなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・予約の問い合わせをした時、予約は受け付けず、その時に問い合わせをしてくださいという回答が多い。特に列車や飛行機の時間に合わせた予約の場合、手配できないもその時でないかわからない上、手配できたとしても時間通りくるかどうか分からないということお客様にかけるストレスが非常に大きい。</p>		<p><b>【愛媛県 松山市(中規模団体、人口：49.7万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・お客様が気分を悪く怒って駅まで歩いていかれた。</p>
中国・四国	<p><b>【島根県 松江市(小規模団体、人口：19.4万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩10～14分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      ・タクシー到着まで時間を要することを理由に利用客から依頼をキャンセルされた。                      ・タクシー会社に連絡がつかなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・タクシーの手配ができない状態が慢性化している。                      ・何度も繰り返しタクシー会社に連絡するため手配に長時間かかる。                      ・チェックインやチェックアウトの忙しい時にスタッフがかりつきりになる。</p>	九州	<p><b>【熊本県 熊本市(中規模団体、人口：73.1万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・回答なし。</p>

※上記は、書面調査の回答の概要を記載しており、事実関係は未確認。

## ② 飲食店

飲食店については、調査に協力いただいた全10施設のうち、9施設が直近3か月の間に利用客からタクシー手配の依頼を受けており、利用客を待たせてしまった、タクシー手配ができなかったなど、タクシー手配に困難が生じている。

### 令和7年10月時点の全国の飲食店のタクシー手配の状況（サンプル調査）

▶ 全国の移動実態やタクシー手配のしやすさ等を把握するため、内閣府において全国9地域にある10の飲食店に協力いただき、書面調査を実施。  
 ▶ 全10施設のうち、9施設が直近3か月の間に利用客からタクシー手配の依頼を受けており、手配依頼を受けた9施設は、利用客を待たせてしまった、タクシー手配ができなかったなど、タクシー手配に困難が生じている。

北海道	<p><b>【北海道札幌市(大規模団体、人口：199.6万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 車15～19分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・数社のタクシー会社に連絡してやっと手配できた。</p>	近畿	<p><b>【三重県鳥羽市(小規模団体、人口：1.6万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩10～14分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      ・タクシー会社に連絡がつかなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・夜間の稼働台数が少なく、店舗側で送迎対応しなければならない。                      ・確保の為電話対応に時間を取られる。</p>
	<p><b>【北海道札幌市(大規模団体、人口：199.6万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5分未満                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・電話による手配が難しいので、タクシー乗り場を教えて誘導した。</p>		<p><b>【奈良県奈良市(中規模団体、人口：34.7万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5分未満                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) なし</p>
東北	<p><b>【秋田県大仙市(小規模団体、人口：7.4万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5～9分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要することを理由に利用客から依頼をキャンセルされた。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・回答なし。</p>	中国・四国	<p><b>【島根県出雲市(小規模団体、人口：17.3万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩10～14分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      ・タクシー会社に連絡がつかなかった。                      ・予約ができなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・回答なし。</p>
	<p><b>【埼玉県さいたま市(大規模団体、人口：135.1万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩15～19分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・日曜日には特に手配がしにくいので駅まで送った。</p>		<p><b>【愛媛県松山市(中規模団体、人口：49.7万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩5分未満                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー会社に対応できないと言われ、手配できなかった。                      ・タクシー会社に連絡がつかなかった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・回答なし。</p>
関東	<p><b>【長野県北佐久郡軽井沢町(小規模団体、人口：2.2万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩15～19分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・昼間は特に困ることはないが、夜間は捕まらないこともある。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・回答なし。</p>	九州	<p><b>【熊本県熊本市(中規模団体、人口：73.1万人)】</b>                      (最寄り駅からの距離) 徒歩10～14分                      (直近3か月のタクシー手配依頼の有無) あり                      (タクシー手配の際に生じた困難)                      ・タクシー到着まで時間を要し、利用客を相当程度待たせてしまった。                      (タクシー手配時の困難に関するエピソード)                      ・ある時間帯は、電話しても車が来ない。</p>

※上記は、書面調査の回答の概要を記載しており、事実関係は未確認。